Reifenhersteller/Reifenmarken im Reifenersatzgeschäft in Deutschland - Stand 2/2005

(kein Anspruch auf Vollständigkeit/Richtigkeit, unbenommen ist auch, inwieweit die angegeben Marken produziert werden, allerdings liegen die Markenrechte nach wie vor bei den betreffenden Herstellern)

- **Bridgestone Deutschland GmbH**
  (Du Pont-Str. 1, 61352 Bad Hombug - Sitz Mutterkonzern: Japan)

  - Bridgestone, Firestone, Dayton
  - Asphalt, Carrefour, Carstone, Centaur Suprem, Europa, Fastlane, First Stop Tour/ Speed/Winter, FST 2000, Gillette, Lassa, Norauto, Peerless, Polaris, Red Label, Road King, Seiberling, Synchro, Zebra 2000
  - Eigene Handelskette/Organisation: First Stop (einschließlich A3 Reifen- und Autoservice, ca. 260 Outlets in D)

- **Continental AG**
  (Büttnerstr. 25, 30165 Hannover - Sitz Mutterkonzern: Deutschland)

  Continental, Uniroyal, Semperit, Barum
  Amerika, Capitol, Comet, Country Star, Eurostar Winter (point S Winterstar/ Sommerstar), Eurotec, Gerneral, Gislaved, Mastersteel, Minerva, Roadhog, Rubena, Sebring, Speedy, Sportiva, Taxat, Team Star, Tyfoon, Viking
  Eigene Handelskette/Organisation: Vergölst (einschließlich Vergölst Handelspartner, ca. 300 Outlets in D)

- **Goodyear Dunlop Tire Germany GmbH**
  (Dunlopstr. 2, 63450 Hanau - Sitz Mutterkonzern: USA)

  Goodyear, Dunlop, Fulda
  Arrowspeed, Centennial, Debica, Delta, Diplomat, Durant, Falken (Ohtsu), Hallmark, India, Jetzon, Kelly, Laramie, Lee, Platin, Pneumant, Power, Rainbow, Regal, Remington, Republik, Sava, Seal, Star, Suburbanite, Tecar,Telstar, Trident, Voyager, X'start
  Eigene Handelskette/Organisation: Goodyear Dunlop Handelssysteme/GDHS (Premio, HMI, Quick, Holert Konz - ca. 700 Outlets in D)

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 01/2006

- **Michelin Reifenwerke KgaA**
  (Michelinstr. 4, 76185 Karlsruhe - Sitz Mutterkonzern: Frankreich)

  Michelin, Kleber, BF Goodrich
  Accis, Ambrassador, Brunswick, Casscade, Cavalier, Crown, Diamond, Eutotyre, Kormoran, Miller, Norauto, Southern, Stomil, Taurus, Tyremaster
  Eigene Handelskette/Organisation: Euromaster, Einkaufsinitiative Freier Reifenfachhändler/EFR (Michelin-Partner) - insges.ca. 600 Outlets in D

- **Pirelli Deutschland GmbH**
  (Gneisenaustr. 15, 80992 München - Sitz Mutterkonzern: Italien)

  Pirelli, Metzeler
  Amstrong, Axxium, Ceat, Corsa, Dean, Dominator, Eldorado, Formula GT, Hercules, Mastercraft, Mickey Thompson,Multimile, Pharos, Roadmaster, Starfire
  Eigene Handelskette/Organisation: Pneumobil - ca. 75 Outlets in D

- **Hankook Reifen Deutschland GmbH**
  (Siemensstr. 5a, 63263 Neu-Isenburg - Sitz Mutterkonzern: Süd Korea)

  Hankook, Aurora
  Atlas, Kingtire
  Eigene Handelskette/Organisation: keine

- **Kumho Germany GmbH**
  (Sonnemannstr. 5, 60314 Frankfurt - Sitz Mutterkonzern: Süd Korea)

  Kumho, Marshal
  Blackstone
  Eigene Handelskette/Organisation: keine

- **Cooper - Avon Reifen**
  (Deutschland) GmbH (Hans-Böckler-Str. 4, 64832 Groß-Umstadt - Sitz Mutterkonzern: USA/UK)

  Cooper, Avon
  Eigene Handelskette/Organisation: keine

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 01/2006

- **Toyo Tire Europe GmbH**
  (Hellersberg 10a, 41460 Neuss - Sitz Mutterkonzern: Japan)

  Toyo
  Eigene Handelskette/Organisation: keine

- **Matador Deutschland GmbH**
  (Inselstr. 11, 40479 Düsseldorf - Sitz Mutterkonzern: Slovakei)

  Matador
  Eigene Handelskette/Organisation: keine

- **Nokian Reifen GmbH**
  (Neuwieder Str. 14, 90411 Nürnberg - Sitz Mutterkonzern: Finnland)

  Nokian
  Eigene Handelskette/Organisation: keine

- **Vredestein GmbH**
  (Rheinstr. 103, 56179 Vallendar - Sitz Mutterkonzern: Holland)

  Vredestein, Maloya
  Eigene Handelskette/Organisation: keine

- **Yokohama Reifen GmbH**
  (Hansaallee 201, 40549 Düsseldorf - Sitz Mutterkonzern: Japan)

  Yokohama
  Eigene Handelskette/Organisation: keine

- **Cheng Shin Rubber Ind. Co. Germany GmbH**
  (Kaddenbusch 31, 25578 Dägeling - Sitz Mutterkonzern: Taiwan)

  Cheng Shin, Maxxis
  Eigene Handelskette/Organisation: keine

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 01/2006

Illegale Parallelimporte

Goodyear Dunlop besteht auf sein alleiniges Vertriesbsrecht der Marke „Dunlop" im europäischen Bereich. Importe aus Fernost, die den Markennamen „Dunlop" mit dem Zusatz „made in Japan" tragen, werden von Goodyear Dunlop konsequent abgemahnt.

Derartige Reifen produziert und vertreibt das große japanische Reifenunternehmen Sumitomo Rubbers Ltd. Zwischen beiden Unternehmen bestehen enge wirtschaftliche und konzernrechtliche Verflechtungen.

In einer gerichtlichen Auseinandersetzung mit Goodyear Dunlop hat der BRV versucht, die markenrechtliche Situation zu klären:

Das Landgericht Köln hat jedoch ganz klar die Meinung vertreten, dass Import und Vermarktung von Dunlop-Reifen „made in Japan" das (europäische) Markenrecht von Dunlop verletzen und deshalb verboten sind. Angesichts dieser klaren Aussage eines markenrechtlich kompetenten Gerichts hat sich der BRV nach intensiven Überlegungen entschlossen, die Auseinandersetzung nicht mehr fortzuführen. Die Konsequenz ist, dass die Rechtsauffassung von Goodyear Dunlop formal anerkannt wird, mag sie unter handelspolitischen Gesichtspunkten, insbesondere wegen eines erhöhten Controlling- und Handlingaufwandes beim Reifenfachhandel auch noch so ärgerlich sein.

Reifenfachhandelsunternehmen, die in der Vergangenheit von Goodyear Dunlop abgemahnt wurden oder noch aktuell markenrechtlich abgemahnt werden, sollten daher die Unterlassungsverpflichtungserklärung abgeben, um einen aufwendigen und wohl wenig aussichtsreichen Prozess zu vermeiden.

Grundsätzlich gilt:

Dunlop-Reifen, die als „made in Japan" gekennzeichnet sind, dürfen unter keinen Umständen im europäischen Wirtschaftsraum und in der Bundesrepublik vermarktet werden bzw. dorthin importiert werden. Diese Warnung gilt für alle Handelsstufen, für Reifengroß- und Reifeneinzelhandelsunternehmen jeder Größenordnung. Auf die Bezugsquelle kommt es dabei nicht an, auch nicht darauf, ob man von einer eventuellen Markenrechtsverletzung weiß oder hätte wissen können. Wenn auch nur der geringste Zweifel besteht, ist der Erwerb solcher Reifen „made in Japan" zu unterlassen. Dies gilt auch dann, wenn die gewünschte Dimension nicht oder in nicht ausreichender Menge auf dem europäischen Markt verfügbar ist.

Wer über den Großhandel oder via Internet kauft, muss darauf bestehen, dass der Verkäufer ihm schriftlich bestätigt, dass die gelieferten Reifen nicht gegen die Markenrechte von Dunlop verstoßen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

Eine solche Formulierung könnte wie folgt lauten:

„Wir sichern hiermit rechtsverbindlich zu, dass die bei uns bestellten und von uns gelieferten Reifen aus legalen Käufen/Importen stammen und die Markenrechte des Herstellers in vollem Umfang respektiert worden sind."

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

Markenrecht

Abmahnung wegen Nabenkappen?

"Notruf" aus einem unserer Mitgliedsbetriebe: Das Unternehmen hatte eine Abmahnung erhalten, in der beanstandet wurde, dass ein Testkäufer des abmahnenden Vereins zum Preis von 8,70 DM einen Radkappenaufkleber mit dem Emblem eines deutschen Marken-Automobilherstellers erhalten hatte und auch entsprechende Aufkleber mit dem Markenemblem anderer bekannter Hersteller zum Verkaufsangebot gehörten. "Bei den Artikeln handelt es sich um keine von den Rechtsinhabern lizenzierten Produkte, mithin um Fälschungen, die ohne Wissen und Wollen der Rechtsinhaber hergestellt und von Ihnen in den Verkehr gebracht worden sind", so das Abmahnschreiben. "Durch den Handel mit diesen Waren haben Sie gemäß §§ 4, 14 des Markengesetzes die Markenrechte unserer Mitgliedsunternehmen verletzt".

Das BRV-Mitglied wurde nicht nur zur fristgemäßen Abgabe einer strafbewehrten Unterlassungserklärung, sondern auch zur grundsätzlichen Anerkennung von Schadensersatzansprüchen der durch den abmahnenden Verein vertretenen Automobilhersteller aufgefordert. Zudem wurde eine Auskunft über Herkunft und Vertriebswege der beanstandeten Radkappenaufkleber sowie - zur Vorbereitung der Schadensersatzansprüche - über die vertriebene Stückzahl und den damit erzielten Umsatz verlangt.

Auf die Bitte des abgemahnten Unternehmens hin unterzog BRV-Justiziar Dr. Ulrich Wiemann den Sachverhalt einer Prüfung - und kam zu folgendem Ergebnis, das grundsätzlich für alle BRV-Mitglieder beachtenswert ist:

Die markenrechtlichen Aufforderungen wegen des Vertriebs von Emblemen verschiedener Automobilhersteller dürften im Ergebnis berechtigt sein.

Wir können zunächst erfahrungsgemäß davon ausgehen, dass markenrechtliche Schutzeintragungen im Sinne von § 4 Markengesetz für die großen Automobilhersteller vorhanden sind. Des weiteren ist davon auszugehen, dass der abmahnende Aktionskreis im Auftrag der Unternehmungen handelt und damit sowohl wettbewerbsrechtlich als auch markenrechtlich zu diesen Aufforderungen berechtigt ist.

Der Inhaber einer eingetragenen Marke hat ausschließliche Rechte daran, deren Verletzung nach § 14 Markengesetz zu Unterlassungs- und Schadensersatzansprüchen führen kann.

Der Unterlassungsanspruch setzt voraus, dass jemand ohne Zustimmung des Markeninhabers Marke oder Zeichen benutzt. Es ist bereits untersagt, Kennzeichnungsmittel anzubieten, in den Verkehr zu bringen oder zu diesen Zwecken zu besitzen; § 14 Abs. 4 Ziff. 2 Markengesetz.

Der mit der Abmahnung verfolgte Unterlassungsanspruch wird daher zu erfüllen sein.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 04/2002

Wenn man dies bejaht, gilt das konsequenterweise auch für den auf § 19 Markengesetz gestützten Auskunftsanspruch. § 19 Abs. 1 Markengesetz bestimmt nämlich, dass der Inhaber der Marke den Verletzer auf unverzügliche Auskunft über Herkunft und Vertriebsweg der Gegenstände in Anspruch nehmen kann. Dieser Anspruch besteht nur dann nicht, wenn das im Einzelfall unverhältnismäßig ist.

Der markenrechtliche Schadensersatzanspruch setzt nach § 14 Abs. 6 Markengesetz Verschulden voraus. Es heißt zwar im Schreiben des Mitgliedsunternehmens, dass man bisher angenommen habe, die Markenembleme einzeln verkaufen zu dürfen; das wird zur Entlastung aber nicht ausreichen, da im Fall einer gerichtlichen Auseinandersetzung wohl dagegen gehalten werden kann, dass die Schutzrechte an diesen Markenemblemen weitgehend - jedenfalls in Fachkreisen - bekannt sind.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 04/2002

Markenrecht/Geschmacksmusterrecht

Plagiate verkauft man nicht!

Inhaber von gewerblichen Schutzrechten (Marke oder Geschmacksmuster) machen zunehmend, manchmal in gezielten Aktionen, von ihren Rechten Gebrauch. Wer unwissentlich oder absichtlich Plagiate verkauft, muss mit unangenehmen Konsequenzen rechnen. Das gilt beispielsweise etwa bei Markenfelgen, die als solche angeboten werden, in Wirklichkeit aber Nachahmungen sind, ebenso bei der Benutzung vor allem bekannter Markenzeichen, wenn die Produkte in Wirklichkeit nicht von den entsprechenden Unternehmen hergestellt sind.

Umgekehrt muss auch der Reifenfachhandel, der sich durch besondere Leistungen hervortut, an deren Schutz interessiert sein, um seinen Marktauftritt nicht beeinträchtigen zu lassen. Je attraktiver das Leistungsbild ist, desto größer die Versuchung für Wettbewerber, dies nachzuahmen und besonders originelle Leistungen abzukupfern.

Einen allgemeinen wettbewerbsrechtlichen Leistungsschutz gibt es nicht. § 4 Ziffer 9 UWG verbiet Nachahmungen nur, wenn besondere Elemente hinzukommen, vor allem Herkunftstäuschung oder Ausbeutung der besonderen Leistung und des guten Rufs des Leistungsschaffenden.

Richtige Vorsorge bieten nur die gewerblichen Schutzrechte, für die Branche vor allem Geschmacksmuster und Marke.

Geschmacksmuster sind Darstellungen und Erscheinungsformen eines ganzen Erzeugnisses oder eines Teils; ein Muster wird geschützt, wenn es neu ist und Eigenart hat. Computerprogramme gehören nicht dazu.

Geschmacksmuster müssen angemeldet und eingetragen werden und gelten dann für 25 Jahre. Nur der Berechtigte darf das eingetragene Geschmacksmuster benutzen, er kann von Dritten, die es verletzen, Unterlassung Beseitigung und sogar Schadenersatz verlangen (§§ 38, 42 Geschmacksmustergesetz).

Besonders effektiv ist der Schutz der eingetragenen Marke durch das Markengesetz. Als Marke schutzfähig können sein alle Zeichen, Buchstaben, Wort- und Farbkombinationen, Ausstattungen, vorausgesetzt, sie sind geeignet, Ware oder Dienstleistungen eines Unternehmens von denjenigen anderer Unternehmen zu unterscheiden. Auch die Marke muss angemeldet und eingetragen werden. Die Schutzdauer beträgt 10 Jahre und kann um jeweils 10 Jahre verlängert werden.

Auch das Markenrecht gibt dem Inhaber der Marke ausschließliche Berechtigungen an die Hand, vor allem Ansprüche auf Unterlassung und auch auf Schadenersatz. Jede Verletzung des Markenrechts kann also massiv verfolgt und sanktioniert werden.

Jeder, der wirbt, weiß, dass Entwurf, Herstellung und Markteinführung von Unternehmenskennzeichen eine aufwändige Sache ist. Der Benutzer eines originellen, aussagekräftigen, eingeführten Firmenlogos sollte also durchaus markenrechtlichen Schutz erwägen, statt eine ungestrafte Nachahmung Dritter zu riskieren.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2007

Umgekehrt ist auf Grund der starken Rechtsposition der Inhaber von Geschmacksmuster und Marke nachdrücklich davor zu warnen, nachgemachte Erzeugnisse als vermeintlich günstig einzukaufen und dann zu vertreiben. Das gilt nicht nur von allgemein besonders bekannten Marken, sondern auch von allen anderen, die solche Rechte nachweisen können. Wird nämlich der Vertrieb von Plagiaten aufgedeckt, gibt es teure Abmahnungen, mit denen man sich zur künftigen Unterlassung verpflichten muss. Außerdem ist detailliert Auskunft darüber zu erteilen, wo man das Produkt bezogen hat, wie hoch der Einkaufspreis war, wohin und zu welchem Preis die Ware veräußert wurde. Die Folge ist dann ein Schadenersatzanspruch, mit dem mindestens der gesamte Gewinn abgeschöpft wird. Auch die Verpflichtung, Bezugsquelle und Abnehmerpreis zu nennen, ist alles andere als angenehm.

Es empfiehlt sich also zum einen, über einen verbesserten Schutz der eigenen besonderen Leistung nachzudenken, zum anderen, dem scheinbar günstigen Geschäft mit dem Vertrieb von Plagiaten tunlichst aus dem Weg zu gehen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2007

Markenrechte Michelin – Michelin (ASA) legt nunmehr Liste vor und hält Wort!

Sehr geehrte Damen und Herren,

letztmalig in Trends & Facts Nr. 5 August 2007 (S.43/44) hatten wir Sie über den Status Quo in dieser Angelegenheit informiert, insbesondere zur Zusage seitens Michelin (ASA), dem BRV e.V. (und dem BIPAVER) dazu eine Liste der Profile zu übergeben, deren Gebrauch/Nachahmung zum Stichtag 01. Januar 2005 für die freie Runderneuerung seitens Michelin untersagt wird bzw. die seitens Michelin urheberrechtlich geschützt sind.

Diese Liste – für die wir uns an dieser Stelle bei Michelin (ASA) noch einmal bedanken dürfen – liegt nunmehr vor und wir geben sie Ihnen hiermit (einschließlich dem Anschreiben vom 19.11.2007) zur Kenntnis und Beachtung – siehe Anlage.

Sollten Sie als freier Runderneuerer in irgendeiner Weise Probleme damit haben – sprich in Ihrer eigenen Runderneuerung das eine oder andere, nunmehr von Michelin (ASA) bekanntgegebene, Profil verwenden, so bitten wir Sie dringend sich dazu mit der BRV-Geschäftsstelle in Verbindung zu setzten, damit wir das hier entsprechend registrieren, koordinieren und Sie hinsichtlich der weiteren Verfahrensweise zentral beraten und unterstützen zu können.

Selbstverständlich bleibt es dabei – wie bereits im Gespräch BRV/BIPAVER mit Michelin (ASA) am 31. Mai 2007 angekündigt -, dass der BRV/BIPAVER nunmehr unmittelbar die Überprüfung aller rechtlichen Fragen und Themen (Patent- Design- und Geschmacksmusterecht) profilbezogen zur Michelin (ASA)-Liste einleiten wird, um sicher zu sein, dass das Michelin-Verbot der Verwendung dieser Profile durch freie Runderneuerer auch tatsächlich urheberrechtlich und in vollem Unfang haltbar ist. Über den Fortgang der Dinge werden wir Sie selbstverständlich auf dem Laufenden halten.

Mit freundlichen Grüßen
Bundesverband Reifenhandel
und Vulkaniseur-Handwerk e.V.

Hans-Jürgen Drechsler
Geschäftsführer

Anlagen: Michelin-Schreiben vom 19.11.2007
Michelin-Liste zu urheberrechtlich geschützten Michelin-Profilen

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2008

MICHELIN

Bundesverband Reifenhandel und
Vulkaniseurhandwerk e. V. (BRV)
Herrn Hans-Jürgen Drechsler
Franz-Lohe-Straße 19
53129 Bonn

Thomas Nagel PLE/RPM
Thomas.Nagel@de.michelin.com

Telefon +49-721-530-1430
Fax +49-721-530-1808

Datum: 19.11.2007

Markenrechte MICHELIN

Sehr geehrter Herr Drechsler,

wir nehmen Bezug auf unsere Besprechung zum Thema Markenrechte und übersenden Ihnen mit separater Datei die versprochene Profiltabelle.

In Anbetracht der Schwierigkeit, die Profilliste so einfach wie möglich zu gestalten, hat es bei der Erstellung länger gedauert, als ursprünglich geplant. Wir bitten Sie, die Verzögerung zu entschuldigen.

Wir hoffen hiermit, Ihre Fragen beantwortet zu haben. Sollten Sie beabsichtigen, diese Ausführungen ganz oder teilweise zu veröffentlichen, bitten wir um einen Vorabdruck und Gelegenheit zur Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

MICHELIN REIFENWERKE AG & Co. KGaA

i.V. Thomas Nagel
Leiter Geschäftsbereich Nutzfahrzeugreifen Ersatzgeschäft
Deutschland, Österreich, Schweiz

Kopie: R. J. L. Spuijbroek, Association VACO

Michelin Reifenwerke AG & Co. KGaA
Michelinstraße 4, 76185 Karlsruhe
Postfach 21 09 51, 76159 Karlsruhe

Telefon 07 21 / 530 – 0
Telefax 07 21 / 530 – 12 90

Sitz: Karlsruhe, eingetragen beim Registergericht Mannheim unter HRB 101879
Vorsitzender des Aufsichtsrates: Alain Talmon, Pers. haftende Gesellschafterin:
Michelin Finanz Gesellschaft für Beteiligungen AG & Cie. OHG, HRA 103905, Sitz Karlsruhe;
deren geschäftsführende Gesellschafterin: Michelin Finanz Gesellschaft für Beteiligungen AG,
Granges-Paccot (Schweiz), Handelsregister Freiburg (Schweiz) Nr. CH-217.0138136-2.
Präsident des Verwaltungsrats: Marc Vidaud

Deutsche Bank Karlsruhe, Kto.-Nr. 0 210 531 (BLZ 660 700 04)
IBAN: DE 77 6607 0004 0021 0531 00, BIC: DEUT DE SM 660, USt.-Ident-Nr.: DE811131803

Urheberrechtlich geschüzte Michelin-Profile die als Ergänzung zum Statement Michelin-ASA gegenüber dem BRV / BIPAVER bezüglich Raubkopien gelten

Profil-Einführungsjahr 2005			
No	**Profil**	**Technischer Ratgeber** Ausgabe 4/07	**KB-Liste** Ausgabe 01.03.2007
1	**XDA 2+ ENERGY**	**S. 31**	**S. 8**
2	**X One DN2 Grip**	**S. 9, 37**	**S. 12**
3	**X One XDA 2 ENERGY**	**S. 31**	**S.8**
4	**XM ….. ***	**S. o.A.**	**S.o.A.**
5	**XDN2 Grip**	**S. 37**	**S. 12**
6	**XDY3**	**S. 41**	**S. 14**

Profil-Einführungsjahr 2006			
No	**Profil**	**Technischer Ratgeber** Ausgabe 4/07	**KB-Liste** Ausgabe 01.03.2007
7	**XM ….***	**S. o.A.**	**o.A.**
8	**X COACH XD**	**S. 9, 33, 35, 37**	**S. 9, 10, 12**
9	**X InCity XZU3**	**S. 9, 39**	**S. 13**
10	**X ENERGY XF**	**S. 8, 31, 35**	**S. 8, 10**
11	**X One MaxiTrailer**	**S. 8, 33, 35**	**S. 9, 10**

ab Profil-Einführungsjahr 2007 : alle Profile

***)** XM …..Referenznummer (z.B. XM 34)

Anmerkung

Weitere Details zu den Michelin-Profilen sind den technischen Ratgebern bzw. KB(Kalkulationsbasis)-Listen zu entnehmen.

Unabhängig von den registrierten Schutzrechten bestehen wettbewerbsrechtliche Regelungen zum Verbraucherschutz, die die Verbreitung von Reifen, die den in den Markt eingeführten Reifen von Michelin zum Verwechseln ähnlich sind, untersagen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2008

Mehrwertsteuererhöhung – Anpassung der Kalkulation

Nachfolgend zeigen wir Ihnen die Auswirkungen auf die sich verändernden Rechengrößen und Wege für das methodische Vorgehen.

Mehrwertsteuer von oben:

Aus 16% Mehrwertsteuer
= 13,79% Mehrwertsteuer-Anteil
am Verkaufserlös
würde 17% = 14,53%
oder 18% = 15,25%

Aus 7% = 6,54%
würde 8% = 7,41%
oder 9% = 8,26%

Ihnen stehen zwei Wege zur ertragsneutralen Kalkulation einer höheren Mehrwertsteuer zur Verfügung. Entweder lautet das Ziel „Erhalt der absoluten Spanne in Euro" oder „Erhalt der prozentualen Spanne". Daraus ergeben sich zwei unterschiedliche Prozesse, um zu den notwendigen neuen Aufschlägen zu kommen:

1. Methode: Erhalt der absoluten Spanne in Euro

Dazu müssen Sie zunächst den Abschlag neu ermitteln. Bei einer Steuererhöhung um einen Prozentpunkt müssen Sie nach folgender Formel vorgehen:

$100\ \% - \frac{116}{117} \times (100\ \% - \text{alter Abschlag}) = \text{neuer Abschlag in Prozent}$

Beispiel:
Bei einem Steuersatz von 17% und einem bisherigen Abschlag inklusive Steuer in Höhe von 50% erhalten Sie als neuen Abschlag:

100 % – (0,991452991 x 50) = 50,43% (gerundet)

Den neuen Abschlag müssen Sie in einen Aufschlag umrechen. Gehen Sie dabei nach folgender Formel vor:

(Neuer Abschlag : (100 % – Neuer Abschlag)) x 100 = Aufschlag

Als Aufschlag ergibt sich dann 101, 73%. Beispiel: Ein Artikel kostet bisher 200 EUR, der Einkaufspreis liegt bei 100 EUR. Ihr Verkaufspreis muss deshalb bei einem neuen Aufschlag von 101,73% (statt 100%) mindestens auf 201,73 EUR steigen. Dadurch bleibt Ihre Euro-Spanne mit rund 72,42 EUR konstant, nicht aber die prozentuale Spanne.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 01/2006

Beweis:

201,73 EUR Verkaufspreis ./. 14,53% Mehrwertsteuer-Anteil = 172,42 EUR ./. 100 EUR Einkaufspreis = 72,42 EUR Spanne (absolut).

Das entspricht einer prozentualen Spanne von 35,90%.

2. Methode: Spanne in Prozent beibehalten

Der neue Aufschlag bei einer Mehrwertsteuer von 17 % und einem entsprechenden USt-Anteil von 14,53% ergibt sich aus folgender Formel:

Beispiel:

Bei einer Spanne von 50% und einer Steuererhöhung auf 17% ergibt sich folgender Aufschlag:

Wir haben für Sie die neuen Aufschläge bereits umgerechnet. Beachten Sie dazu die umseitige Tabelle:

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 01/2006

Kalkulation der neuen Aufschlagssätze um die prozentuale Handelsspanne gleich zu halten		
Nettospanne in Prozent	Aufschlag in Prozent vom EK-Netto zum VK-Brutto bei einem USt-Satz von	
	17 Prozent	18 Prozent
10	32,50	33,78
15	41,90	43,37
20	52,74	54,44
25	65,37	67,36
30	80,28	82,65
35	98,14	101,01
40	119,93	123,46
45	147,10	151,57
50	181,93	187,77
55	228,19	236,13
60	292,62	304,04
65	388,52	406,33
70	546,41	577,97
75	855,11	925,64
80	1.728,15	2.005,26
Ihre abweichende Spanne:		

Anmerkung: EK = Einkaufspreis, VK = Verkaufspreis. Werte gerundet.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 01/2006

Meisterpflicht im Reifenhandel

Im März 2008 informierte der BRV über seine juristischen Bemühungen, angesichts der rad-/reifentechnologischen Entwicklung der letzten Jahre zu einer Meisterpflicht im Reifenfachhandel zu kommen.

Seine Bemühungen stützten sich dabei auf die Tatsache, dass der Gesetzgeber zum 1. Januar 2004 die Handwerksordnung novellierte und unter anderem das Vulkaniseur-/Reifenmechanikerhandwerk, zu dessen Hauptbetätigungsfeldern die Montage und das Auswuchten von Reifen gehört, zum gefahrengeneigten Handwerk erklärte. Nachdem sich an der Verwaltungspraxis, Nichtfachleuten die Zulassung als Reifenfachhändler zu gewähren, trotz der Novellierung der Handwerksordnung nichts änderte, hatte der BRV mittels zweier Gerichtsverfahren in Schleswig-Holstein und Bayern eine juristische Klärung angestrebt. Trotz seiner überzeugenden Argumentation, die durch zahlreiche Gutachten und Stellungnahmen von Sachverständigen, der Automobilindustrie sowie benachbarter Verbände flankiert wurde, haben sich die Landgerichte in Hof und Itzehoe gegen eine fahrzeugtechnische Meisterpflicht im Reifenfachhandel ausgesprochen. Auch die Berufungsverfahren vor den Oberlandesgerichten in Bamberg und Schleswig führten nicht zum gewünschten Erfolg. Der ganz offensichtliche Widerspruch, dass einerseits die Handwerksordnung gefahrengeneigte Berufe mit Meisterpflicht vorsieht, andererseits aber wesentliche Tätigkeitsbereiche dieser Berufe für jedermann ohne Qualifikationsnachweis frei gegeben werden, veranlasste den BRV dann im Herbst 2008, das Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe anzurufen und um eine Entscheidung bzw. Klärung zu bitten. Das Verfassungsgericht hat jedoch im Dezember 2008 die Verfassungsbeschwerde des BRV verworfen, da (so die Begründung) „für eine Verletzung von Grundrechten und grundrechtsgleichen Rechten" nichts ersichtlich sei.

Folglich bleibt festzuhalten: Wird in einem Reifenfachhandelsbetrieb die Montage von Felgen und Reifen sowie deren Auswuchten ausgeführt, so handelt es sich um technisch einfache Vorgänge, die in relativ kurzer Zeit erlernt werden können und der Präsenz eines Meisters eines fahrzeugtechnischen Berufs nicht bedürfen. Dies gilt auch für die in den letzten Jahren entwickelten „intelligenten" Reifen sowie angesichts der Vielfalt der Reifentypen (so die Auf-fassung deutscher Gerichte).

Der Versuch des BRV, die qualitative Basis des Reifenfachhandels durch die Tätigkeit eines Meisters zu stärken und die Meisterqualifikation als Gewerbezulassungsvoraussetzung in der Branche zu etablieren, ist damit fehlgeschlagen. Das nahezu vierjährige Bemühen des BRV, mit der Meisterpflicht im Reifenfachhandel etwas existenziell Wichtiges für die Branche zu erreichen, ist also, dies muss ohne Umschweife eingeräumt werden, endgültig gescheitert.

Wir möchten Sie dennoch bitten, in Ihren Qualifizierungsbestrebungen als Reifenfachhändler nicht nachzulassen. Nur durch Qualifizierung wird es uns möglich sein, dem Verbraucher den Unterschied zwischen Fachhandel einerseits und Feierabendhändlern/Hinterhofschraubern andererseits deutlich zu machen. Dies gilt insbesondere für das Thema „Montage/Demontage von UHP- und Runflat-Reifen". Die Nutzung des wdk-Fortbildungsmoduls für Monteure durch Ihr Unternehmen schafft die Voraussetzung zur Abgrenzung von eben nicht qualifizierten Wettbewerbern. Es wird Hauptaufgabe des BRV in Zukunft sein, den „Unterschied" zum Verbraucher zu kommunizieren.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2007

Meisterprüfungsverordnung

In-Kraft-Setzung durch das Bundesministerium für Wirtschaft

Der Bundesminister für Wirtschaft und Technologie hat am 5. Mai 2006 die als Anlage beigefügte Verordnung über das Meisterprüfungsberufsbild und über die Prüfungsanforderungen in den Teilen I und II der Meisterprüfung im Vulkaniseur- und Reifenmechaniker-Handwerk zum 01.09.2006 in Kraft gesetzt. Sie löste die alte Verordnung aus dem Jahre 1989 ab.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2007

Verordnung über das Meisterprüfungsberufsbild und über die Prüfungsanforderungen in den Teilen I und II der Meisterprüfung im Vulkaniseur- und Reifenmechaniker-Handwerk (Vulkaniseur- und Reifenmechanikermeisterverordnung – VulkReifMechMstrV)

Vom 5. Mai 2006

Auf Grund des § 45 Abs. 1 der Handwerksordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. September 1998 (BGBl. I S. 3074), der durch Artikel 1 Nr. 39 des Gesetzes vom 24. Dezember 2003 (BGBl. I S. 2934) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 Abs. 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 22. November 2005 (BGBl. I S. 3197) verordnet das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung:

§ 1
Gliederung und Inhalt der Meisterprüfung

Die Meisterprüfung im zulassungspflichtigen Vulkaniseur- und Reifenmechaniker-Handwerk umfasst folgende selbständige Prüfungsteile:

1. die Prüfung der meisterhaften Verrichtung der wesentlichen Tätigkeiten (Teil I),
2. die Prüfung der erforderlichen fachtheoretischen Kenntnisse (Teil II),
3. die Prüfung der erforderlichen betriebswirtschaftlichen, kaufmännischen und rechtlichen Kenntnisse (Teil III) und
4. die Prüfung der erforderlichen berufs- und arbeitspädagogischen Kenntnisse (Teil IV).

§ 2
Meisterprüfungsberufsbild

(1) Durch die Meisterprüfung wird festgestellt, dass der Prüfling befähigt ist, einen Betrieb selbständig zu führen, technische, kaufmännische und personalwirtschaftliche Leitungsaufgaben wahrzunehmen, die Ausbildung durchzuführen und seine berufliche Handlungskompetenz eigenverantwortlich umzusetzen und an neue Bedarfslagen in diesen Bereichen anzupassen.

(2) Im Vulkaniseur- und Reifenmechaniker-Handwerk sind zum Zwecke der Meisterprüfung folgende Fertigkeiten und Kenntnisse als ganzheitliche Qualifikationen zu berücksichtigen:

1. Kundenwünsche ermitteln, Kunden beraten, Serviceleistungen anbieten, Auftragsverhandlungen führen und Auftragsziele festlegen, Leistungen kalkulieren und Angebote erstellen, Verträge schließen,
2. Aufgaben der technischen, kaufmännischen und personalwirtschaftlichen Betriebsführung wahrnehmen, insbesondere unter Berücksichtigung der Betriebsorganisation, der betrieblichen Aus- und Weiterbildung, des Qualitätsmanagements, der Haftungsvorschriften des Arbeitsschutzrechtes, des Datenschutzes, des Umweltschutzes sowie von Informations- und Kommunikationstechniken,
3. Auftragsabwicklungsprozesse planen, organisieren, durchführen und überwachen,
4. Aufträge durchführen, insbesondere unter Berücksichtigung der Vulkanisations-, Reifen- und Fahrwerkstechnik sowie von Fertigungstechniken und Instandhaltungsalternativen, berufsbezogenen rechtlichen Vorschriften, technischen Normen und der allgemein anerkannten Regeln der Technik, Personal, Material und Geräten sowie Einsatzmöglichkeiten von Auszubildenden,
5. Logistikkonzepte, insbesondere für Betriebs- und Lagerausstattung, entwickeln und umsetzen,
6. Herstellung, Erneuerung und Instandhaltung, insbesondere von Reifen, Rädern, Schläuchen, Fördergurten, Gummiauskleidungen und technischen Gummiartikeln, sowie die Instandsetzung von Fahrwerken, Fahrzeugbaugruppen und Bremssystemen beherrschen,
7. Prüf-, Steuerungs-, Regelungs- und Messtechniken beherrschen,
8. Arbeitspläne, Skizzen und Zeichnungen, auch unter Anwendung von rechnergestützten Systemen, erstellen; Arbeitsprozesse planen,

Das Bundesgesetzblatt im Internet: www.bundesgesetzblatt.de | Ein Service des Bundesanzeiger Verlag www.bundesanzeiger.de

center of competence BRV

Meisterprüfungsverordnung

9. Arten und Eigenschaften von Werkstoffen, insbesondere von Thermoplasten, Elastomeren, Metallen sowie Verbundwerkstoffen, bei der Planung, Fertigung, Beschichtung und Instandhaltung berücksichtigen,
10. manuelle, maschinelle und programmgesteuerte Be- und Verarbeitungsverfahren sowie Montagetechniken beherrschen,
11. Fehler, Schäden, Störungen und Mängel feststellen, Instandsetzungsmaßnahmen bestimmen und Instandsetzung durchführen; Ergebnisse bewerten und dokumentieren,
12. Leistungen abnehmen und dokumentieren sowie Nachkalkulation durchführen.

§ 3

Gliederung des Teils I

Der Teil I der Meisterprüfung umfasst folgende Prüfungsbereiche:

1. ein Meisterprüfungsprojekt und ein darauf bezogenes Fachgespräch,
2. eine Situationsaufgabe.

§ 4

Meisterprüfungsprojekt

(1) Der Prüfling hat ein Meisterprüfungsprojekt durchzuführen, das einem Kundenauftrag entspricht. Vorschläge des Prüflings für den Kundenauftrag sollen berücksichtigt werden. Die auftragsbezogenen Kundenanforderungen werden vom Meisterprüfungsausschuss festgelegt. Auf dieser Grundlage erarbeitet der Prüfling ein Umsetzungskonzept, einschließlich einer Zeit- und Materialbedarfsplanung. Dieses hat er vor der Durchführung des Meisterprüfungsprojekts dem Meisterprüfungsausschuss zur Genehmigung vorzulegen. Der Meisterprüfungsausschuss prüft, ob das Umsetzungskonzept den auftragsbezogenen Kundenanforderungen entspricht.

(2) Das Meisterprüfungsprojekt besteht aus Planungs-, Durchführungs- und Dokumentationsarbeiten.

(3) Als Meisterprüfungsprojekt sind aus zwei der nachstehenden Technikbereiche

1. Vulkanisation,
2. Reifen und Räder,
3. Fahrwerk

Produkte zu prüfen und zu beurteilen. Auf dieser Grundlage ist aus den gewählten Technikbereichen jeweils eine Kalkulation für eine Instandsetzung oder Erneuerung zu erstellen, die Arbeit durchzuführen und zu dokumentieren.

(4) Die Prüf-, Beurteilungs- und Kalkulationsunterlagen werden mit 30 vom Hundert, die durchgeführten Arbeiten mit 50 vom Hundert und die Dokumentationsunterlagen mit 20 vom Hundert gewichtet.

§ 5

Fachgespräch

Nach Durchführung des Meisterprüfungsprojekts ist hierüber das Fachgespräch zu führen. Dabei soll der Prüfling nachweisen, dass er die fachlichen Zusammenhänge aufzeigen kann, die dem Meisterprüfungsprojekt zugrunde liegen, den Ablauf des Meisterprüfungsprojekts begründen und mit dem Meisterprüfungsprojekt verbundene berufsbezogene Probleme sowie deren Lösungen darstellen kann und dabei in der Lage ist, neue Entwicklungen zu berücksichtigen.

§ 6

Situationsaufgabe

(1) Die Situationsaufgabe ist auftragsorientiert und vervollständigt den Qualifikationsnachweis für die Meisterprüfung im Vulkaniseur- und Reifenmechaniker-Handwerk. Die Aufgabenstellung erfolgt durch den Meisterprüfungsausschuss.

(2) Als Situationsaufgabe ist die nachstehende Arbeit auszuführen:

Fehler, Schäden, Störungen oder Mängel an Produkten aus dem Technikbereich, der nicht Gegenstand des Meisterprüfungsprojekts nach § 4 Abs. 3 war, unter Berücksichtigung von Qualität, Zeit, Materialeinsatz und Arbeitsorganisation feststellen, beheben und dokumentieren.

(3) Die Gesamtbewertung der Situationsaufgabe wird aus dem arithmetischen Mittel der Einzelbewertungen nach Absatz 2 gebildet.

§ 7

Prüfungsdauer und Bestehen des Teils I

(1) Die Durchführung des Meisterprüfungsprojekts soll nicht länger als drei Arbeitstage, das Fachgespräch nicht länger als 30 Minuten und die Ausführung der Situationsaufgabe nicht länger als sechs Stunden dauern.

(2) Meisterprüfungsprojekt, Fachgespräch und Situationsaufgabe werden gesondert bewertet. Die Prüfungsleistungen im Meisterprüfungsprojekt und im Fachgespräch werden im Verhältnis 3 : 1 gewichtet. Hieraus wird eine Gesamtbewertung gebildet. Diese Gesamtbewertung wird zum Prüfungsergebnis der Situationsaufgabe im Verhältnis 2 : 1 gewichtet.

(3) Mindestvoraussetzung für das Bestehen des Teils I der Meisterprüfung ist eine insgesamt ausreichende Prüfungsleistung, wobei die Prüfung weder im Meisterprüfungsprojekt noch im Fachgespräch noch in der Situationsaufgabe mit weniger als 30 Punkten bewertet worden sein darf.

§ 8

Gliederung, Prüfungsdauer und Bestehen des Teils II

(1) Durch die Prüfung in Teil II soll der Prüfling in den in Absatz 2 genannten Handlungsfeldern seine Handlungskompetenz dadurch nachweisen, dass er berufsbezogene Probleme analysieren und bewerten sowie Lösungswege aufzeigen und dokumentieren und dabei aktuelle Entwicklungen berücksichtigen kann.

(2) Handlungsfelder sind:

1. Vulkanisations-, Reifen- und Fahrwerkstechnik,
2. Auftragsabwicklung,
3. Betriebsführung und Betriebsorganisation.

center of competence BRV
Meisterprüfungsverordnung

(3) In jedem Handlungsfeld ist mindestens eine Aufgabe zu bearbeiten, die fallorientiert sein muss:

1. Vulkanisations-, Reifen- und Fahrwerkstechnik

   Der Prüfling soll nachweisen, dass er in der Lage ist, Aufgaben und Probleme der Vulkanisations-, Reifen- und Fahrwerkstechnik unter Berücksichtigung technischer, sicherheitstechnischer, wirtschaftlicher und ökologischer Aspekte in einem Vulkaniseur- und Reifenmechanikerbetrieb zu bearbeiten. Dabei soll er berufsbezogene Sachverhalte analysieren und bewerten. Bei der jeweiligen Aufgabenstellung sollen mehrere der unter Buchstabe a bis e aufgeführten Qualifikationen verknüpft werden:

   a) Aufbau und Funktionsweise von Rädern und Reifensystemen beschreiben, Vulkanisationsverfahren erläutern sowie Vulkanisationsprodukte Einsatz- und Verwendungszwecken zuordnen,

   b) technische Lösungen für die Instandsetzung von Rad- und Reifensystemen, Fahrwerken, insbesondere Bremsanlagen, sowie Fördersystemen erarbeiten, bewerten und korrigieren,

   c) Arten und Eigenschaften von Werkstoffen sowie Werkstoffverbindungen beurteilen und Verwendungs- und Verarbeitungszwecken zuordnen,

   d) Aufbereitung von Oberflächen für unterschiedliche Verbindungstechniken begründen,

   e) Prüf-, Steuerungs-, Regelungs- und Messtechniken unterschiedlichen Einsatzzwecken zuordnen, Fehlerquellen beschreiben und Möglichkeiten für deren Beseitigung aufzeigen;

2. Auftragsabwicklung

   Der Prüfling soll nachweisen, dass er in der Lage ist, Auftragsabwicklungsprozesse, auch unter Anwendung branchenüblicher Software, erfolgs-, kunden- und qualitätsorientiert zu planen, deren Durchführung zu kontrollieren und sie abzuschließen. Bei der jeweiligen Aufgabenstellung sollen mehrere der unter Buchstabe a bis h aufgeführten Qualifikationen verknüpft werden:

   a) Möglichkeiten der Auftragsbeschaffung darstellen,

   b) Angebotsunterlagen erstellen und Angebote auswerten, Angebotskalkulation durchführen,

   c) Methoden und Verfahren der Arbeitsplanung und -organisation unter Berücksichtigung der Fertigungs- und Instandsetzungstechnik, der Montage, des Einsatzes von Material, Geräten und Personal bewerten, dabei qualitätssichernde Aspekte, insbesondere bei der Auftragsannahme und bei der Einsteuerung von Aufträgen in das innerbetriebliche Informationssystem, darstellen sowie Schnittstellen zwischen Arbeitsbereichen berücksichtigen,

   d) berufsbezogene rechtliche Vorschriften und technische Normen sowie allgemein anerkannte Regeln der Technik anwenden, insbesondere Haftung bei der Herstellung, Montage, Instandsetzung und Wartung beurteilen,

   e) Arbeitspläne, Skizzen, Zeichnungen und Abwicklungen erarbeiten, bewerten und korrigieren,

   f) auftragsbezogenen Einsatz von Material, Maschinen und Geräten bestimmen und begründen,

   g) Schadensaufnahme an Rad- und Reifensystemen, Fahrwerken, insbesondere Bremsanlagen, Fördersystemen sowie an gummierten Oberflächen darstellen, Instandsetzungsalternativen aufzeigen sowie die erforderliche Abwicklung festlegen und begründen,

   h) Vor- und Nachkalkulation durchführen;

3. Betriebsführung und Betriebsorganisation

   Der Prüfling soll nachweisen, dass er in der Lage ist, Aufgaben der Betriebsführung und Betriebsorganisation unter Berücksichtigung der rechtlichen Vorschriften, auch unter Anwendung von Informations- und Kommunikationssystemen, wahrzunehmen. Bei der jeweiligen Aufgabenstellung sollen mehrere der unter Buchstabe a bis h aufgeführten Qualifikationen verknüpft werden:

   a) betriebliche Kosten ermitteln, dabei betriebswirtschaftliche Zusammenhänge berücksichtigen,

   b) betriebliche Kostenstrukturen überprüfen; betriebliche Kennzahlen ermitteln,

   c) Marketingmaßnahmen zur Kundenpflege und zur Gewinnung neuer Kunden vor dem Hintergrund technischer und wirtschaftlicher Entwicklungen erarbeiten,

   d) betriebliches Qualitätsmanagement planen und darstellen,

   e) Aufgaben der Personalverwaltung wahrnehmen; den Zusammenhang zwischen Personalverwaltung sowie Personalführung und -entwicklung darstellen,

   f) betriebsspezifische Maßnahmen zur Einhaltung der arbeitsschutzrechtlichen Bestimmungen und des Umweltschutzes entwickeln; Gefahrenpotenziale beurteilen und Maßnahmen zur Gefahrenvermeidung und -beseitigung festlegen,

   g) Betriebs- und Lagerausstattung sowie logistische Prozesse planen und darstellen,

   h) Chancen und Risiken betrieblicher Kooperation darstellen und beurteilen.

(4) Die Prüfung in Teil II ist schriftlich durchzuführen. Sie soll in jedem Handlungsfeld nicht länger als drei Stunden dauern. Eine Prüfungsdauer von sechs Stunden täglich darf nicht überschritten werden.

(5) Die Gesamtbewertung des Teils II wird aus dem arithmetischen Mittel der Einzelbewertungen der Handlungsfelder gemäß Absatz 2 gebildet.

(6) Die schriftliche Prüfung ist in einem der in Absatz 2 genannten Handlungsfelder auf Antrag des Prüflings oder nach Ermessen des Prüfungsausschusses durch eine mündliche Prüfung zu ergänzen (Ergänzungsprüfung), wenn dies das Bestehen des Teils II der Meisterprüfung ermöglicht. Die Ergänzungsprüfung soll je Prüfling nicht länger als 20 Minuten dauern. In diesem Handlungsfeld sind die Ergebnisse der schriftlichen Prüfung und der Ergänzungsprüfung im Verhältnis 2 : 1 zu gewichten.

(7) Mindestvoraussetzung für das Bestehen des Teils II der Meisterprüfung ist eine insgesamt ausreichende Prüfungsleistung. Ist die Prüfung in einem

Das Bundesgesetzblatt im Internet: www.bundesgesetzblatt.de | Ein Service des Bundesanzeiger Verlag www.bundesanzeiger.de

Handlungsfeld auch nach durchgeführter Ergänzungsprüfung mit weniger als 30 Punkten bewertet worden, so ist die Prüfung des Teils II nicht bestanden.

§ 9

Weitere Anforderungen

Die Prüfungsanforderungen in den Teilen III und IV sowie die Regelungen über das Bestehen der Meisterprüfung bestimmen sich nach der Verordnung über gemeinsame Anforderungen in der Meisterprüfung im Handwerk und in handwerksähnlichen Gewerben vom 18. Juli 2000 (BGBl. I S. 1078) in der jeweils geltenden Fassung.

§ 10

Übergangsvorschrift

(1) Die bis zum 31. August 2006 begonnenen Prüfungsverfahren werden nach den bisherigen Vorschriften zu Ende geführt. Bei der Anmeldung zur Prüfung bis zum Ablauf des 28. Februar 2007 sind auf Antrag des Prüflings die bisherigen Vorschriften anzuwenden.

(2) Prüflinge, die die Prüfung nach den bis zum 31. August 2006 geltenden Vorschriften nicht bestanden haben und sich bis zum 31. August 2008 zu einer Wiederholungsprüfung anmelden, können auf Antrag die Wiederholungsprüfung nach den bis zum 31. August 2006 geltenden Vorschriften ablegen.

§ 11

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. September 2006 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Vulkaniseurmeisterverordnung vom 11. Januar 1989 (BGBl. I S. 62) außer Kraft.

Berlin, den 5. Mai 2006

Der Bundesminister
für Wirtschaft und Technologie
In Vertretung
Georg Wilhelm Adamowitsch

Das Bundesgesetzblatt im Internet: www.bundesgesetzblatt.de | Ein Service des Bundesanzeiger Verlag www.bundesanzeiger.de

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. -02/2007

Meisterzwang

Rechtsfolgen aus der HwO-Novelle 2004 für den Reifenfachhandel und das Vulkaniseur-Handwerk ab 01. Januar 2004

Quelle: DHI, Kormann/Hüpers - "Das neue Handwerksrecht"

Gliederung:

1. Inkraftsetzung

2. Die wichtigsten Rechtsänderungen

3. Zusammenfassung

---

1. Inkraftsetzung

A "Kleine HwO-Novelle"-

Gesetz zur Änderung der Handwerksordnung und zur Förderung von Kleinunternehmen vom 24.12.2003 (BGBl./S. 2933) - in Kraft gesetzt zum 01.01.2004

B "Große HwO-Novelle" -

Drittes Gesetz zur Änderung der Handwerksordnung und anderer handwerksrechtlicher Vorschriften vom 24.12.2003 (BGBl./S. 2934) - in Kraft gesetzt zum 01.01.2004

A + B = "HwO-Novelle 2004"

2. Die wichtigsten Rechtsänderungen

A. Reduzierung der bisherigen Vollhandwerke der Anlage A

- jetzt zulassungspflichtige Handwerke -

durch Verschiebung in die (neue) Anlage B Abschnitt 1 - zulassungsfreie Handwerke -

→ Kürzung der Anlage A um 53 Gewerke, sie enthält jetzt nur noch 41 zulassungspflichtige Handwerke, darunter das Vulkaniseur-/Reifenmechaniker-Handwerk

→ Kriterien für die Zulassungspflicht:

a) "Gefahrengeneigtheit", d.h. die Beschränkung des Meisterbriefes in seiner Funktion als Berufszugangsschranke auf den unbedingt erforderlichen Bereich, nämlich der Abwehr von Gefahren für Gesundheit oder Leben Dritter

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2005

→ 29 "Gefahrenhandwerke" (von 41)

Maurer und Betonbauer, Ofen- und Luftheizungsbauer, Zimmerer, Dachdecker, Straßenbauer, Gerüstbauer, Schornsteinfeger, Metallbauer, Karosserie- und Fahrzeugbauer, Feinwerkmechaniker, Zweiradmechaniker, Kälteanlagenbauer, Kraftfahrzeugtechniker, Landmaschinenmechaniker, Klempner, Installateur und Heizungsbauer, Elektrotechniker, Elektromaschinenbauer, Tischler, Boots- und Schiffbauer, Seiler, Augenoptiker, Hörgeräteakustiker, Orthopädietechniker, Orthopädieschuhmacher, Zahntechniker, Glaser, Glasbläser und Glasapparatebauer, Vulkaniseur-/Reifenmechaniker

b) "Ausbildungsleistung", d.h. Verbleib weiterer 12 Gewerke in der Anlage A, die einen bedeutsamen Beitrag zur Sicherung des Nachwuchses nicht nur im Handwerk selbst, sondern zum Teil darüber hinausgehend für die gesamte gewerbliche Wirtschaft leisten

→ 12 "Ausbildungshandwerke" (von 41)

Wärme-, Kälte- und Schallschutzisolierer, Steinmetzen und Steinbildhauer, Stuckateure, Maler und Lackierer, Informationstechniker, Bäcker, Konditoren, Fleischer, Friseure, Brunnenbauer, Chirugiemechaniker, Büchsenmacher

B. Gesetz zur Änderung der Handwerksordnung und zur Förderungvon Kleinunternehmen,

Dieses Gesetz regelt, dass diejenigen "Kleinunternehmen", die keine wesentlichen Tätigkeiten eines zulassungspflichtigen Handwerks (Anlage A) betreiben, der Geltung der HwO nicht unterliegen

→ für das Vulkaniseur-/Reifenmechaniker-Handwerk hat dies insofern keine Bedeutung, da

a) der Reifenservice (Demontage der Komplett-Räder vom Fahrzeug, Demontage der Reifen von den Felgen, Montage der Reifen auf die Felgen, Auswuchten der Komplett-Räder und Montage der Komplett-Räder am Fahrzeug) definitiv wesentlicher Bestandteil des Vulkaniseur- /Reifenmechaniker-Handwerks ist und

b) bei erwiesener Gefährlichkeit, die beim Reifenservice vorliegt, Tätigkeiten, auch wenn sie innerhalb von drei Monaten erlernbar sind, auch nicht als Fall des § 1 Abs. 2 Satz 2 Ziffer 1 (nicht wesentliche Tätigkeiten) behandelt werden dürfen, sondern als wesentlich zu qualifizieren sind und damit der Meisterpflicht unterliegen

C. "Altgesellenregelung"

Nach § 7b Abs. 1 erhalten Gesellen und Inhaber einer entsprechenden Abschlussprüfung nach 6-jähriger Berufstätigkeit, von denen 4 Jahre in leitender Stellung verbracht sein müsen, eine "Ausübungsberechtigung" für ein zulassungspflichtiges Handwerk.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2005

→ Wer eine solche "Ausübungsberechtigung" besitzt, wird in die Handwerksrolle eingetragen (§ 7 Abs. 7 HwO) und darf in dem zulassungspflichtigen Handwerk ohne Meisterprüfung selbständig tätig sein (gilt nicht für Gesundheitshandwerke und Schornsteinfeger)

Voraussetzungen (§ 7b Abs 1 Ziffer 1,2,3)

a) Gesellenprüfung im zu betreibenden Handwerk oder in einem mit diesem verwandten zulassungspflichtigen Handwerk. Das sind für uns Vulkaniseur-/Reifenmechaniker Kraftfahrzeugtechniker, Zweiradmechaniker, Karosserie- und Fahrzeugbauer und Landmaschinenmechaniker.

b) 6-jährige Berufstätigkeit im Kernbereich der beschriebenen fahrzeugtechnischen Gewerke (siehe a)).

c) Davon insgesamt 4 Jahre in leitender Stellung, d.h. mit eigenverantwortlichen Entscheidungsbefugnissen in einem Betrieb oder Betriebsteil.

d) In Ausnahmefällen muss der Antragssteller die für die selbständige Handwerksausübung erforderlichen betriebswirtschaftlichen, kaufmännischen und rechtlichen Kenntnisse durch Teilnahme an Lehrgängen oder auf sonstige Weise nachweisen.

→ Fachlich zuständig für die Erteilung der Ausübungsberechtigung ist die höhere Verwaltungsbehörde bzw. die Handwerkskammer.

D. Aufhebung des Inhaberprinzips

Als Inhaber des Betriebes eines zulassungspflichtigen Handwerks wird eine natürliche Person oder eine juristische Person oder eine Personengesellschaft in die Handwerksrolle eingetragen, wenn ein Betriebsleiter beschäftigt wird, der die Eintragungsvoraussetzungen mit dem zu betreibenden oder mit einem verwandten Handwerk erfüllt.

→ Danach können auch Einzelpersonen ohne Umweg über die GmbH durch Anstellung eines Betriebsleiters mit Befähigungsnachweis einen zulassungspflichtigen Betrieb gründen (§ 7 Abs. 1 HwO)

E. Erleichterter Zugang für Ingenieure, Techniker und Industriemeister

Ingenieure und Absolventen von technischen Hochschulen und von staatlichen oder staatlich anerkannten Fachschulen für Technik und Gestaltung erhalten einen unmittelbaren Anspruch auf Eintragung in die Handwerksrolle mit dem zulassungspflichtigen Handwerk, dem der Studien- oder Schulschwerpunkt ihrer Prüfung entspricht (§ 7 Abs. 2 Satz 1). Dies gilt auch für Absolventen einer anderen, der Meisterprüfung für die Ausübung des betreffenden zulassungspflichtigen Handwerks mindestens gleichwertigen deutschen staatlichen oder staatlich anerkannten Prüfung; sie benötigen also gleichfalls keine Gesellenprüfung oder Berufspraxis. In diesen Fällen bleibt es jedoch Aufgabe der Handwerkskammer, die Gleichwertigkeit der Prüfung mit der entsprechenden Meisterprüfung im Einzelfall festzustellen (§ 7 Abs. 2 S. 5).

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2005

F. Unzumutbarkeit der Meisterprüfung nach § 8 HwO

Bei Nachweis der entsprechenden Kenntnisse bzw. langjähriger Tätigkeit (20 Jahre) im zulassungspflichtigen Handwerk, kann ab einem Alter von 47 Jahren eine Ausnahmebewilligung nach § 8 bei der zuständigen Handwerkskammer gestellt werden, die auch eingeschränkt auf bestimmte Bereiche des zulassungspflichtigen Handwerks erteilt werden kann.

3. Zusammenfassung

Seit 01.01.2004 ist das Vulkaniseur-/Reifenmechaniker-Handwerk als gefahrengeneigtes Handwerk - mit dem Kernbereich Reifenservice - zulassungspflichtiges Handwerk, d.h. der Meisterbrief in seiner Funktion als Berufszugangsschranke unabdingbare Voraussetzung für die Ausübung.

→ Das gilt in erster Linie für Betriebe, die ab 01.01.2004 ihre Geschäftstätigkeit aufgenommen haben (Neugründungen, Übernahmen etc.).

→ Für Betriebe, die schon vor dem 01.01.2004 gegründet wurden und ihre Geschäftstätigkeit aufgenommen haben, gilt eine Übergangsfrist von 3 Jahren - d.h. ab 01.01.2007.

→ Eine Berufung auf die Unerheblichkeitsgrenze ist gleichfalls nicht möglich, so es sich um einen Reifenservice-Betrieb handelt, bei dem der reine Reifenhandel i.d.R. deutlich unter 20% liegt und der des Verkaufs von Reifen im Zusammenhang mit Reifenservice- dem Kernbereich unseres Handwerks -deutlich über 80% liegt. Dies deshalb, da heute ein Reifenverkauf an Endkunden ohne die entsprechende Montage dieser nicht mehr vorstellbar ist, da der Ver braucher ohne das notwendige Equipment - Montagemaschine/ Auswuchtmaschine, geeichten Drehmomentschlüssel etc. - keine Montage selbst vornehmen kann.

→ Insofern ist eine gewerbepolizeiliche Anmeldung von "Handel mit Reifen etc." nicht zulässig bzw. verstößt gegen die HwO (Ausnahme: reine Großhandelsbetriebe ohne Reifenservice).

Voraussetzungen für die notwendige Eintragung in die Handwerksrolle ab 01.01.2004 bzw. 01.01.2007:

→ Der Inhaber oder beschäftigte Betriebsleiter besitzt den Meisterbrief im Vulkaniseur-/ Reifenmechaniker-Handwerk oder in einem verwandten zulassungspflichtigen Handwerk (fahrzeugtechnischem Gewerk).

→ Der Meisterbrief in einem verwandten zulassungspflichtigen Handwerk (fahrzeugtechnischem Gewerk) berechtigt allerdings nicht zur Ausbildung in Vulkaniseur-/ Reifenmechaniker-Handwerk; hierzu wäre eine Ausübungsberechtigung nach § 7a HwO notwendig - ggf. auch überlegenswert.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2005

→ Prüfung, ob aufgrund des Alters (ab 47 Jahre) bei Nachweis der Kenntnisse und lang jähriger Tätigkeit im Reifenservice (20 Jahre) für den Inhaber oder beschäftigten Be triebsleiter ein Antrag auf Ausnahmebewilligung wegen Unzumutbarkeit der Meister-prüfung nach § 8 gestellt werden kann.

→ Prüfung, ob ggf. ein Mitarbeiter/ Betriebsleiter über die "Altgesellenregelung" nach § 7 b Abs.1 der HwO einen Antrag bei der Handwerkskammer auf eine Ausübungs-berechtigung" stellen kann - eine Ausbildung im Vulkaniseur-/Reifenmechaniker-Handwerk ist aber auch hier nicht möglich.

→ Prüfung, ob ein Mitarbeiter/ Betriebsleiter über einen Ingenieur-, Techniker oder Industriemeister-Abschluss verfügt und als Betriebsleiter Anspruch auf die Eintragung in die Handwerksrolle besitzt (Antrag bei der Handwerkskammer, ggf. dort auch Feststellung der Gleichwertigkeit).

→ Wenn diese Möglichkeiten nicht vorhanden sind, muss ein entsprechend ausgebildeter neuer Betriebsleiter eingestellt werden. Dies betrifft auch Filialbetriebe. Zur Meisterpräsenz in jeder einzelnen Filiale kann Folgendes ausgeführt werden:

- Unter Berücksichtigung aller einschlägigen Gesetze - des Gewebe-, Zivil- und Unfall-versicherungsrechtes - ist eine permanente Präsenz des Meisters in der Werkstatt (Filiale) so nicht abzuleiten.

- Wenn abgesichert ist, dass "gefährliche Arbeiten" tatsächlich nur vom Meister abgenommen werden und er durch zumindest teilweise aber regelmäßige Anwesenheit Einfluss auf den Betriebsablauf nimmt, den ihm obliegenden Überwachungs- und Anleitungsaufgaben nachkommt und er bei Abwesenheit zumindest immer telefonisch erreichbar ist, ist die Betreuung von zum Beispiel 2 Filialen in unmittelbarer Nähe (bis zu ca. 10 km Entfernung) durch einen Meister vorstellbar.

- Dies muss aber durch moderne Arbeitszeit- und Ort-Modelle und entsprechende Ablauforganisation dokumentiert und vertraglich vereinbart sein und letztlich auch so nachweisbar eingehalten werden.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2005

Mindestprofiltiefe

Die gesetzlich vorgeschriebene Mindestprofiltiefe beträgt in Deutschland 1,6 mm (gemäß § 36 StVZO - Richtlinie für die Beurteilung von Luftreifen). Ausgenommen sind Fahrräder mit Hilfsmotor, Klein- und Leichtkrafträder (hier gilt 1 mm).

(Messung der Restprofiltiefe siehe Stichwort "Abnutzungsindikator")

Einheitlich empfehlen jedoch der BRV, die Reifenhersteller, Automobilclubs (z.B. der ADAC) und Verbraucherorganisationen, die Reifen - besonders bei Pkw - schon vor Erreichen dieser Mindestprofiltiefe auszutauschen.

Dabei gilt grundsätzlich:

* Sommerreifen:	ab 2 mm Restprofiltiefe
* Breitreifen:	ab 3 mm Restprofiltiefe
* Winterreifen:	ab 4 mm Restprofiltiefe

(Siehe auch "Mit Sicherheit läuft´s besser", Broschüre des TÜV Rheinland und des BRV und "Sommerreifen", "Winterreifen", Broschüren des BRV und der Continental AG)

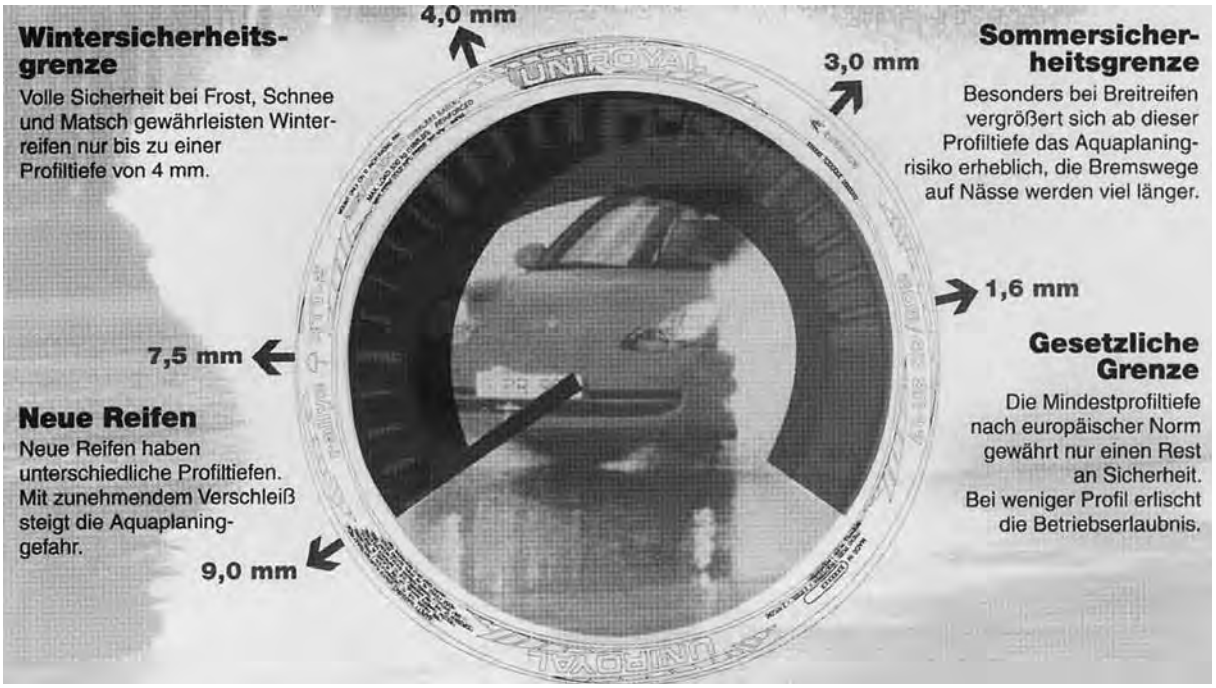
©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

Mindestprofiltiefe - Stichwort: "Hauptprofil"

In § 36 StVZO heißt es in (2) Abs. 2:

"Luftreifen an Kraftfahrzeugen müssen am ganzen Umfang und auf der ganzen Breite der Lauffläche mit Profilrillen oder Einschnitten versehen sein.
Das Hauptprofil muss am ganzen Umfang eine Profiltiefe von mindestens 1,6 mm aufweisen; als Hauptprofil gelten dabei die breiten Profilrillen im mittleren Bereich der Lauffläche, der etwa ¾ der Laufflächenbreite einnimmt."

Profiltiefe = Sicherheit


4,0 mm
Wintersicherheits-grenze
Volle Sicherheit bei Frost, Schnee und Matsch gewährleisten Winterreifen nur bis zu einer Profiltiefe von 4 mm.
3,0 mm
Sommersicher-heitsgrenze
Besonders bei Breitreifen vergrößert sich ab dieser Profiltiefe das Aquaplaning-risiko erheblich, die Bremswege auf Nässe werden viel länger.
1,6 mm
Gesetzliche Grenze
Die Mindestprofiltiefe nach europäischer Norm gewährt nur einen Rest an Sicherheit. Bei weniger Profil erlischt die Betriebserlaubnis.
7,5 mm
Neue Reifen
Neue Reifen haben unterschiedliche Profiltiefen. Mit zunehmendem Verschleiß steigt die Aquaplaning-gefahr.
9,0 mm

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/1999

Mindestprofiltiefe – Das Kostenargument bei 4 mm

Dass die Einführung einer gesetzlichen Mindestprofiltiefe von 4 mm für Pkw-Winterreifen zu mehr Verkehrssicherheit bei winterlichen Straßenverhältnissen beitragen würde, gilt unter Reifenexperten seit Jahren als Fakt.

In der öffentlichen Diskussion wird gegen die Einführung einer gesetzlichen Mindestprofiltiefe von 4 mm meist mit der erhöhten Kostenbelastung für die Autofahrer argumentiert. Angeblich entstünde dadurch ein Zusatzbedarf von fünf bis zehn Millionen Winterreifen in Deutschland. Bei dem aktuellen Marktvolumen von rund 25 Millionen Winterreifen in Deutschland pro Jahr würde das einen Mehrbedarf von 20 bis 40 Prozent bedeuten.

Tatsächlich ist wohl eher von einem Mehrbedarf von 2,5 Millionen Stück, also rund zehn Prozent auszugehen. Dies entspricht in etwa dem Anteil an Autofahrern, die ihre Winterreifen im Sommer „durchfahren".

Seriös gerechnet würden den Bürgern/Verbrauchern bei Einführung einer gesetzlichen Mindestprofiltiefe von 4 mm für Winterreifen theoretisch Mehrkosten in Hohe von 314,58 Euro, bezogen auf einen Zeitraum von acht Jahren pro Fahrzeug (Pkw-/Kombi) entstehen. Das sind 39,32 Euro pro Jahr oder 0,003 Euro pro gefahrenem Kilometer!

„Wie viel ist Ihnen Ihre Sicherheit wert?"
Auch ohne eine gesetzliche Regelung der 4 mm Mindestprofiltiefe ist es für den Kunden sinnvoll, Winterreifen nicht weiter als bis auf 4 mm Restprofil abzufahren.
Überzeugen Sie Ihre Kunden im individuellen Kundengespräch, dass Sicherheit nicht teuer ist!

BRV-Mitglieder finden die vollständige Musterrechnung im internen Bereich der BRV-Homepage (www.brv-bonn.de) unter:

Mitglieder-Login / Downloads / Sonstiges / Muster-Kostenrechnung

Mindestprofiltiefe – Kostenargument bei 4mm

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2013

Mobilkräne – Vorsicht beim Geschwindigkeitsindex!

Im Zusammenhang mit der Berichterstattung zu Sitzung des BRV-Arbeitskreises „Reifentechnik/Autoservice" am 15.02.2007 (vgl. T&F Nr. 2 vom April 2007, S. 48/49) hatten wir unter der Überschrift „Reifen für Mobilkräne – ECE-Kennzeichnungspflicht" dieses Thema bereits beleuchtet, vorbehaltlich der Erörterung auch im FKT SdA „Räder und Reifen". Diese ist mittlerweile erfolgt und kann wie folgt zusammengefasst werden:

1. Reifen für Mobilkräne unterliegen grundsätzlich der ECE-Regelung 54 (Lkw-Reifen).
   Die Bauartgenehmigung dieser Reifen nach ECE-R 54 beginnt aber erst für Reifen mit einem Geschwindigkeitsindex ab F (bis 80 km/h), die dann ECE-kennzeichnungspflichtig sind.
   Dementsprechend fallen Reifen für Mobilkräne (Lkw-Reifen) mit dem Geschwindigkeitsindex E (bis 70 km/h) nicht unter die ECE-R 54 und sind demzufolge auch nicht ECE-kennzeichnungspflichtig. Sie sind aber – auch ohne ECE-Kennzeichnung – im Straßenverkehr zulässig.

2. Grundsätzlich gilt aber für Reifen für Mobilkräne – wie für alle Lkw-Reifen – neben der o.g. ECE-Kennzeichnungspflicht insbesondere die EU-Richtlinie 92/23/EWG, d.h.

- die maximale Tragfähigkeit jedes Reifens, der an einem Fahrzeug montiert wird, muss im Fall eines Fahrzeuges, an dem Reifen des gleichen Typs in Einzelanordnung montiert sind, für die Achse mit der höchsten Belastung mindestens der Hälfte der vom Fahrzeughersteller angegebenen Achslast entsprechen (Anhang IV Nr. 3.3.1 und 3.3.1.1) und
- **jeder Reifen, mit dem ein Fahrzeug ausgerüstet ist, muss ein Geschwindigkeitskategoriesymbol aufweisen, das der vom Fahrzeughersteller angegebenen bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges oder der jeweiligen Belastungs-/Geschwindigkeitskombination entspricht (Anhang IV Nr. 3.4.1).**

3. Zur Ermittlung der bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit – Vmax – ist nach Toleranzenkatalog folgende Formel (für Geschwindigkeiten von 51 bis 150 km/h) zur Anwendung zu bringen:
   V (eingetragene Höchstgeschwindigkeit des Fhzgs.) + (0,03 x V + 3,5 km/h) = Vmax
   Das bedeutet für Reifen für Mobilkräne mit dem Geschwindigkeitsindex E (bis 70 km/h):
   64 km/h (eingetr. Höchstgeschwindigkeit des Mobilkrans) + (0,03 x 64 + 3,5 km/h = 5,42 km/h) = 69,42 km/h (Vmax)
   oder anders herum gesagt, Reifen für Mobilkräne mit dem Geschwindigkeitsindex E (ohne ECE-Kennzeichnung) sind nur an Mobilkränen zulässig, deren eingetragene Höchstgeschwindigkeit nicht höher als 64 km/h ist!
   Sofern die eingetragene Höchstgeschwindigkeit des Mobilkrans über 64 km/h liegt, sind Reifen mit dem Geschwindigkeitsindex F (oder höher), welche nach ECE-R 54 ECE-kennzeichnungspflichtig sind, zu verwenden!

Insofern sind unseren Informationen zufolge für eine Vielzahl von Mobilkränen Reifen mit dem Geschwindigkeitsindex E (unabhängig davon, ob sie ECE-gekennzeichnet sind oder nicht) definitiv nicht zulässig – auch von früher bekannte Statements z.B. von Michelin, die E-Reifen zeitlich begrenzt eine höhere Geschwindigkeit als 70 km/h erlauben, sind definitiv nicht rechtsrelevant und die Reifen damit nicht zulässig! Wir bitten um unbedingte Beachtung.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2008

Montageanleitung PKW

Diese Montageanleitung ist vom BRV e.V. mit den deutschen Automobilherstellern Audi, BMW, DaimlerChrysler, Porsche und VW abgestimmt und damit branchenübergreifender Stand der Technik zum Stand 11/2001. Sie gilt für normale Serienbereifungen und Felgen.

Achtung:

- Bei Montage von **Reifen** mit „Notlaufeigenschaften" (**SST**-Self Supporting Technology, **EMT**-Extended Mobility Tires und **RFT**-Run Flat Tires) unbedingt zusätzliche Montagehinweise der Hersteller beachten!

- Dies gilt auch bei montierten **Zusatzsystemen** mit „Notlaufeigenschaften" für normale Serienbereifungen und Felgen (Continental **CSR** und Hutchenson **CFR**) und bei montierten **Luftdruck-Kontrollsystem** (BERU **RDKS** und Schrader **SMSP**)!

- Bei der Montage von **Rad-/Reifen-Systemen** mit „Notlaufeigenschaften" (Michelin **PAX**-System und Continental **CWS**-System) gelten gesonderte Montagevorschriften!

Bei der PKW-Reifenmontage/Radwechsel sind folgende Prüfungen/Anweisungen einzuhalten:

A-Fahrzeugvorbereitung

1.	Kunden freundlich begrüßen!	
2.	Wagen auf Hebebühne fahren:	Nur Fahrberechtigte (mit Führerschein) dürfen das Fahrzeug bewegen. Sitze und Bedienteile vor Verschmutzung schützen. Gegebenenfalls Schutzfolie auflegen. Das Fahrzeug so auf die Hebebühne fahren, dass es in der Mitte der Hebebühne steht.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 01/2006

3.	Hebearme richtig ansetzen:	Das Fahrzeug an den dafür vorgesehenen Punkten anheben. Ausreichend große Gummiklötze verwenden. Vorsicht an manchen Falzen. Keinesfalls unter dem Bodenblech, dem Tank oder unter Teilen der Lenkung (Spurstange o.ä.) anheben!
4.	Wagen vorsichtig hochheben:	Vor dem Hochheben noch einmal vergewissern, dass die Hebearme richtig sitzen.
5.	Radkappen bzw. Abdeckungen für Radschrauben abnehmen:	Geeignetes Werkzeug benutzen. Felge vor Beschädigung schützen. Schraubendreher ausschließlich an den dafür vorgesehenen Demontageschlitzen vorsichtig ansetzen. (Beschädigung des LM-Rades vermeiden). Radkappen gegen Herunterfallen sichern, Radkappen mit der Sichtseite nach oben lagern.

B-Radwechsel/Montage

1.	Radschrauben lösen:	Richtige Schlüsselweite verwenden. Keine ausgeschlagenen Steckschlüsseleinsätze verwenden. Bei Radschrauben mit Diebstahlsicherung: Keine Schlagschrauber verwenden, sondern mit Radkreuz von Hand aufdrehen! Sonst: Mit Schlagschrauber Radschrauben lösen und geordnet zur Seite legen. Nicht verschmutzen!
2.	Ventilleinsatz entfernen / Luft ablassen:	Mit ordnungsgemäßern Ventillausdreher Einsatz herausschrauben und Luft vollständig entleeren.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 01/2006

3.	Beide Wulste abdrücken:	Mit der Abdrückschaufel der Montiermaschine nacheinander beide Wulste abdrücken. Schaufel nahe dem Felgenhorn ansetzen. Darauf achten, daß die Felge nicht beschädigt wird. Festsitzende Wulste nicht auf einmal, sondern durch Weiter-drehen der Felge in kurzen Abständen mehrmals abdrücken. Achtung: Bei bereits montierten Luftdruck-Kontrollsystemen ggf. gesonderte Demontagevorschriften beachten!
4.	Felge aufspannen:	Die Felge auf der Montiermaschine richtig zentrisch aufspannen. Montage immer über die kurze Seite. Leichtmetallfelgen von außen nach innen spannen und Kunststoff-Spannklauen verwenden, damit die Felge nicht verkratzt wird. Alte Auswucht-gewichte entfernen. Auf Beschädigungen achten, ggf. dem Kunden mitteilen!
5.	Montagearme der Maschine auf die richtige Reifengröße einstellen:	Bedienungsanleitung des Maschinenherstellers beachten! Montagearme so einstellen, daß die Felge nicht berührt wird.
6.	Beide Wulste nacheinander vorsichtig nach oben drehen:	Bedienungsanleitung des Maschinenherstellers beachten. Keine scharfkantigen Montierhebel benutzen. Am Ventil beginnen. Achtung: Bei bereits montierten Luftdruck-Kontrollsystemen ggf. gesonderte Demontage-vorschriften beachten! Bei stramm sitzenden Reifen Wulste mit Montageflüssigkeit oder Paste einsprühen oder einstreichen.
7.	Altes Ventil erneuern:	Feststellen, ob Gummi- oder Metallventil benötigt wird – das alte kann falsch gewesen sein.
8.	Neues Ventil einsetzen:	Bei Gummiventil dieses mit Montageflüssigkeit benetzen und mit geeignetem Werkzeug einziehen. Bei Leichtmetallfelgen Werkzeug nicht auf Felgenhorn abstützen. Auf Zustand der Ventilbohrung achten, ggf. reinigen und entgraten. Metallventil zentrisch einsetzen und mit Rohrsteckschlüssel fest anziehen, Felge nicht beschädigen.
9.	Reifen- und Felgengröße der zu montierenden Einzelteile prüfen:	Achtung! Die alten Reifen können auch falsch gewesen sein. Wir montieren die richtigen! Im Zweifelsfall mit KFZ - Schein vergleichen.
10.	Wulste mit Gleitmittel einstreichen oder einsprühen:	

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 01/2006

11.	Reifenwulste auf Felgen aufziehen:	Reifen richtig auflegen: Innen- / Außenseite, Drehrichtung beachten, ansonsten DOT - Nr. außen. Falls vorhanden, Wulstmarkierung beachten. Nacheinander beide Wulste des Reifens nach Anleitung des Maschinenherstellers auf die Felgen aufziehen. Dabei unbedingt: Keine Gewalt anwenden! Darauf achten, daß die dem Montagearm gegenüberliegenden Seiten der Wulst richtig und vollständig im Tiefbett liegt. Die Wulst darf nicht am Ventil klemmen. Achtung: Bei bereits montierten Luftdruck-Kontrollsystemen ggf. gesonderte Montagevorschriften beachten!
12.	Reifen mit Luft füllen:	Ventileinsatz aus dem Ventil entfernen. Ventilnippel aufstecken und Luft einfüllen. Bei schwergängigen Reifen langsam befüllen und Pausen einlegen, damit sich der Reifen setzen kann. Reifen zunächst auf ca. 3,3 bar (maximaler Springdruck) aufpumpen, damit die Wulste über die Humps springen und richtig an den Felgenhörnern anliegen. Prüfen ob die Kennlinien der Wulste gleichmäßigen Abstand zu den Felgenhörnern haben. Luft ablassen, Ventileinsatz korrekt einschrauben und auf den für das Fahrzeug vorgeschriebenen Luftdruck aufpumpen. Dichtheit des Ventileinsatzes prüfen und Staubkappe aufschrauben.
13.	Auswuchten:	Auswuchten nach Vorschrift des Herstellers der Auswuchtmaschine. Auf genaue Zentrierung achten. - Den optimalen Flansch wählen - Die vorgeschriebenen Gewichte verwenden (LMFI)

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 01/2006

14.	Rad am Fahrzeug befestigen	Prüfen, ob die Anlageflächen an der Bremsscheibe/ Bremstrommel und Rad frei von Korrosion und Schmutz sind, ggf. reinigen Prüfen, ob die Zentrierbohrung des Rades (Felge) und die Zentrierung der Radnabe frei von Korrosion und Schmutz sind, ggf. reinigen. Achtung: Bei Fahrzeugen ohne feste Verbindung Bremsscheibe/Nabe folgendes beachten: Ist bei der Demontage Rost/Schmutz zwischen Bremsscheibe und Radnabe gefallen, so ist dieser durch Einblasen von Druck-/Preßluft zu entfernen. Die Kalotten der Räder und die Radschrauben müssen frei von Schmutz und Korrosion sein. Verschmutzte Kalotten der Räder sind mit einem sauberen, fusselfreien Lappen zu reinigen. Verunreinigte Radschrauben sind im Bereich der Kalotte und des Gewindes (z. B. mit einer Messingbürste) zu reinigen. Die Radschrauben müssen sich ohne Werkzeug per Hand leicht eindrehen lassen. Stark korrodierte und/oder beschädigte Schrauben müssen ersetzt werden. Wenn leicht korrodierte Radschrauben weiter verwendet werden sollen, dann können die Schrauben an den Gleitflächen (Kalotte und Gewinde) gegen Korrosion und zur Verbesserung der Gleiteigenschaften dünn mit Paste Optimol TA (Aluminiumpaste) geschützt werden.

Hinweis: Die Paste Optimol TA darf nicht auf Teile der Bremsanlage gelangen!
Es darf ausschließlich die Paste Optimol TA verwendet werden!

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 01/2006

Auf korrekte Ausführung und Länge der Radbolzen achten! Bei Fahrzeugen ohne feste Verbindung Bremsscheibe/Nabe folgendes beachten: Bremsscheibenbohrungen zentrisch zu den Nabengewinden(Stehbolzen) ausrichten.

Rad an der Radnabe anstecken und Rad mit zwei gegenüberliegenden Radbolzen locker per Hand befestigen. Restliche Radschrauben gleichmäßig per Hand einschrauben, dabei müssen sich die Radschrauben leicht eindrehen lassen. Auf genaue Zentrierung achten. Rad gegebenenfalls durch leichtes Anheben entlasten und zwei Radschrauben von Hand leicht anziehen.

Die Radschrauben, zum Beispiel mit einem Radkreuz, über Kreuz zunächst mit ca. 50 Nm anziehen.

15. Mit richtigem Drehmoment anziehen:

Fahrzeug auf den Boden ablassen und alle Radschrauben, über Kreuz, mit Drehmomentschlüssel und dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment von Hand festziehen. Anzugsmomente der Fahrzeughersteller beachten. Evtl. abweichende Werte zwischen Stahl- und Leichmetallfelgen beachten.

16. Radkappen bzw. Abdeckkappen für Radbolzen anbringen:

Die Radkappe ansetzen und in die Felge eindrücken. Dabei darauf achten, daß das Ventil in der Mitte des Ventilloches sitzt und nirgends scheuern kann.

Die Haltefedern leicht eindrücken und darauf achten, daß alle Federn
- bei Radvollblenden: hinter dem Hump eingreifen
- bei Radabdeckungen: im Zentrierdurchmesser sitzen
- Keine Gewalt anwenden.

Nochmals überzeugen, daß die Radkappe richtig sitzt und der Abstand des Randes zur Felge überall gleich ist. Falls Abdeckkappen für Radschrauben verwendet wurden, diese wieder montieren.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 01/2006

C-Luftdruckkontrolle und Fahrzeugübergabe

1.	Luftdruckkontrolle ringsum:	Auch wenn nur ein Rad montiert wurde, bei allen Rädern den richtigen Luftdruck einstellen.
2.	Fahrzeug langsam von Hebebühnen ablassen:	Bei pneumatischen Hebebühnen Ventil langsam öffnen, damit Fahrzeug langsam absenkt. Hebearme vollständig zurücknehmen, oder Hebekissen / Hebeklötze entfernen und zur Seite legen. Fahrzeug von der Hebebühne fahren und auf Geräusche achten. Ggf. Geschwindigkeitsaufkleber für M+S Reifen anbringen.
3.	Kunden freundlich verabschieden!	
4.	Arbeitsplatz für den nächsten Kunden vorbereiten:	Werkzeug an die vorgesehenen Stellen bringen, Am Arbeitsplatz Ordnung schaffen. Auf Sauberkeit achten.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 01/2006

Anwendung in der Praxis eigentlich selbstverständlich?!

In Trends & Facts 3/05 (S. 44/45) und 4/05 (S. 45/46) hatten wir unter der Überschrift „BRV-Montageanleitung Pkw – In der Praxis kaum bekannt bzw. selten angewandt?" ausführlich über die Ergebnisse des Audi-Werkstatt-Tests informiert und noch einmal eindringlich auf die Notwendigkeit der Einhaltung der BRV-Montageanleitung Pkw hingewiesen. Sie finden die Unterlage nach wie vor im BRV-Handbuch „Reifen, Räder, Recht und mehr..." unter dem Stichwort „Montageanleitung Pkw". Darüber hinaus hatten wir auch noch einmal auf den darin enthaltenen Punkt 14. - Rad am Fahrzeug befestigen - aufmerksam gemacht, der von besonderer Wichtigkeit ist.

Herr Michael Immler, Obermeister der Landesinnung des Bayerischen Vulkaniseur- und Reifenmechanikerhandwerks und öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für das Vulkaniseur- und Reifenmechaniker-Handwerk, hat nunmehr dazu die wesentlichen Schwerpunkte der BRV-Montageanleitung Pkw nochmals in einer Präsentation zusammengestellt (einschließlich entsprechender Abbildungen), die wir für äußerst informativ halten und Ihnen hiermit auch auf diesem Weg nochmals eindringlich „ans Herz legen" wollen:

Radwechsel 1

- Kunden freundlich begrüßen
- Fahrzeug auf Hebebühne einweisen
- Fahrzeug ordnungsgemäß (!) anheben
- Anweisung des Fahrzeugherstellers im Handbuch unbedingt beachten! Z.B.: Audi ALL ROAD, DB V-Klasse, Land- Rover u.a.

Radwechsel 2

- Raddeckel vorsichtig abnehmen (Bruchgefahr!),
- ordnungsgemäß ablegen.

Radwechsel 3

- Radschrauben mit Radkreuz oder Schlagschrauber lösen.
- Felgenschloss mit dem Radkreuz (!) lösen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 01/2006

Radwechsel 4

- Rad abnehmen.
- Anlageflächen an Rad und Radnabe prüfen.

Radwechsel 5

- Bei Fahrzeugen ohne feste Verbindungen Bremsscheibe/ Nabe bei der Demontage beachten: Ist Rost / Schmutz zwischen die Bremsscheibe und Radnabe gefallen, so ist dieser durch Einblasen von Druck-/Pressluft zu entfernen!

Radwechsel 6

- Prüfen, ob die Anlageflächen an Bremsscheibe, Bremstrom mel, Radnabe, frei von Korrosion und Schmutz sind.
- Anlageflächen reinigen und säubern.
- Bremsbeläge optisch prüfen.
- Bremsscheibe optisch prüfen.

Radwechsel 7

- Radnabe mit Messingbürste oder Aufsatz für Bohrmaschine/ Schlagschrauber reinigen.

Radwechsel 8

- Nur die Radnabe mit geeignetem Mittel einsprühen / einstreichen. Anlageflächen nicht einsprühen.
  Falls gesprüht wird, unbedingt darauf achten, dass die Gewinde und Bremsscheiben nicht verunreinigt werden.

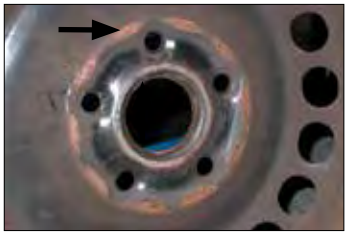
©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 01/2006

Radwechsel 9

- Reinigen der unterschiedlichen Anlageflächen an Stahlscheibenrädern und Alurädern.

Radwechsel 10

- Anlagefläche (durch gelbe Pfeile gekennzeichnet)
- Stahlscheibenrad mit Vorspannung
- Alurad liegt plan an



Radwechsel 11

- Radschrauben mit Messingbürste säubern, bei Audi mit Paste OPTIMOL TA einstreichen.
- Wenn leicht korrodierte Radschrauben weiter verwendet werden sollen, dann können die Schrauben an den Gleitflächen (Konus und Gewinde) gegen Korrosion und zur Verbesserung der Gleiteigenschaften dünn mit der Paste OPTIMOL TA (Aluminiumpaste) geschützt werden.

Radwechsel 12

- Die Kalotten der Radschüssel überprüfen und reinigen
- Radschrauben / Radmuttern abgleichen (Kugel-/Kegelbund)

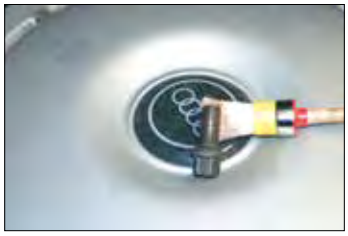
Radwechsel 13

- Bei Fahrzeugen mit loser Verbindung Bremsscheibe / Nabe beachten:
- Bremsscheibenbohrungen zentrisch zu den Nabengewinden (Stehbolzen) ausrichten.
- Die Radschrauben müssen sich ohne Werkzeug mit der Hand leicht eindrehen lassen.
- Beschädigte und/oder korrodierte Schrauben sind zu ersetzen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 01/2006

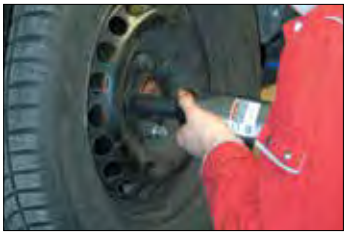
Radwechsel 14

- Gewinde und Gleitflächen an der Schraube, sowie Kalotte gegen Korrosion und zur Verbesserung der Gleitfähigkeit dünn mit Paste OPTIMOL TA einstreichen.



Radwechsel 15

- Schrauben mit einem Schlag schrauber oder Radkreuz nur leicht anziehen.



Radwechsel 16

- Drehmomentschlüssel korrekt nach Herstellerangaben einstellen!!!

Radwechsel 17

- Schrauben über Kreuz mit Drehmomentschlüssel anziehen

Radwechsel 18

- Raddeckel sorgfältig anbringen.
- Auf Beschädigungen der Clips achten.
- Ventil muss frei beweglich sein!

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 01/2006

Radwechsel 19

- Luftdruck nach Herstellerangaben einfüllen
- Achtung: Bei Breireifen-Sonderumrüstung dem Kunden den geänderten Fülldruck mitteilen!

Radwechsel 20

- Dokumentation / Arbeitskarte ausfüllen
- Endkontrolle durchführen
- Fahrzeug für den Kunden fertig stellen**Radwechsel 4**

- Rad abnehmen.
- Anlageflächen an Rad und Radnabe prüfen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 01/2006

BRV-Montageanleitung Pkw

In der Praxis kaum bekannt bzw. selten angewandt?

Unter dieser Überschrift haben wir im vergangenen Jahr – ausgehend von einem entsprechenden Audi-Werkstatt-Test – ausführlich über die dringende Notwendigkeit der Anwendung der BRV-Montageanleitung Pkw (dies Unterlage finden Sie im BRV-Handbuch „Reifen, Räder Recht und mehr..“ unter dem entsprechenden Stichwort) berichtet:

- vgl. Trends & Facts 3/05 (S. 44/45)
- vgl. Trends & Facts 4/05 (S. 45/46)
- vgl. Trends & Facts 5/05 (S. 44-46)

In diesem Zusammenhang wurde, der Forderung vieler Mitglieder entsprechend, die Idee geboren, die Hauptinhalte auf einem Montageposter für die Werkstatt (im Format DIN A1) – zur Sensibilisierung des Montagepersonals – zusammen zu fassen (Siehe Abbildung auf Seite 37!).
Dieses Poster liegt nunmehr – gleichfalls wie die BRV-Montageanleitung Pkw abgestimmt mit den deutschen Automobilherstellern Audi, BMW, DaimlerChrysler, Porsche und VW – vor und kann von Ihnen in der BRV-Geschäftsstelle abgefordert werden. Die Poster sind kostenlos, bei Übernahme der Verpackungs- und Versandkosten:

Auflage:	Verpackungs- und Versandkosten:
bis 5 Exemplare	5,60 EUR
bis 25 Exemplare	20,- EUR
bis 50 Exemplare	40,- EUR
bis 75 Exemplare	58,- EUR

Bei Interesse können Sie die Unterlage über den Anforderungsbogen im Heftanhang in der BRV-Geschäftsstelle abrufen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2007

center of competence BRV

Der BRV informiert!

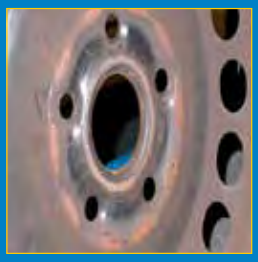
Radwechsel – so ist es richtig!

Schritt für Schritt auf Nummer sicher gehen.

Wichtig! Die Anweisungen im Handbuch des Fahrzeugherstellers unbedingt beachten.

Bei Fahrzeugen ohne feste Verbindung zwischen Radnabe/Bremscheibe ist der Rost/Schmutz zwischen Bremsscheibe und Radnabe durch Einblasen von Druck-/Preßlust zu entfernen.

Anlagefläche der Bremsscheibe, Bremstrommel und Zentrierung der Radnabe mit Messingbürste, bzw. geeigneten Mitteln reinigen.
Achtung: Anlageflächen, Bremsscheiben und Gewinde nicht verunreinigen.



Anlagefläche und Zentrierdurchmesser der Räder müssen frei von Korrosion und Schmutz sein, ggf. reinigen.

Radschrauben müssen sich ohne Werkzeug per Hand leicht eindrehen lassen. Keine Schmiermittel verwenden! Stark korrodierte und/oder beschädigte Schrauben müssen ersetzt werden. Gültig nur für Audi: Bei Weiterverwendung leicht korrodierter Radschrauben ist an den Gleitflächen (Kalotte und Gewinde) dünn die Paste Optimol TA (Hochtemperaturpaste) aufzubringen.

Die Kalotten der Räder müssen frei von Schmutz und Korrosion sein, ggf. reinigen.

Rad mit zwei gegenüberliegenden Radschrauben leicht per Hand befestigen. Restliche Radschrauben gleichmäßig per Hand einschrauben. Danach mit einem Drehmomentschlüssel über Kreuz festziehen.

Das ist ein Auszug aus der Montageanleitung, die vom BRV e.V. mit den deutschen Automobilherstellern Audi, BMW, DaimlerChrysler, Porsche und VW abgestimmt und damit branchenübergreifender Stand der Technik zum Stand 11/2001 ist. Sie gilt für normale Serienbereifungen und Felgen.

Stand Februar 2006

Eine Information des Bundesverbandes Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. in Zusammenarbeit mit:

REMA TIP TOP

Landeshauptstadt München
Stahlgruber-Stiftung

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2007

Montageanleitung Pkw

Diese Montageanleitung ist vom BRV e.V. mit den deutschen Automobilherstellern Audi, BMW, Daimler Chrysler, Porsche und VW abgestimmt und damit branchenübergreifender Stand der Technik zum Stand 11/2001. Sie gilt für normale Serienbereifungen und Felgen.

Achtung:

- Bei Montage von Reifen mit "Notlaufeigenschaften" (SST-Self Supporting Technology, EMT-Extended Mobility Tires und RFT-Run Flat Tires) unbedingt zusätzliche Montagehinweise der Hersteller beachten!

- Dies gilt auch bei montierten Zusatzsystemen mit "Notlaufeigenschaften" für normale Serienbereifungen und Felgen (Continental CSR und Hutchinson CFR) und bei montierten Luftdruck-Kontrollsystem (BERU RDKS und Schrader SMSP)!

- Bei der Montage von Rad-/Reifen-Systemen mit "Notlaufeigenschaften" (Michelin PAX-System und Continental CWS-System) gelten gesonderte Montagevorschriften!

Bei der PKW-Reifenmontage/Radwechsel sind folgende Prüfungen/Anweisungen einzuhalten:

A-Fahrzeugvorbereitung

1. Kunden freundlich begrüßen!

2. Wagen auf Hebebühne fahren: Nur Fahrberechtigte (mit Führerschein) dürfen das Fahrzeug bewegen. Sitze und Bedienteile vor Verschmutzung schützen. Gegebenenfalls Schutzfolie auflegen. Das Fahrzeug so auf die Hebebühne fahren, dass es in der Mitte der Hebebühne steht.

3. Hebearme richtig ansetzen: Das Fahrzeug an den dafür vorgesehenen Punkten anheben.
   Ausreichend große Gummiklötze verwenden. Vorsicht an manchen Falzen.
   Keinesfalls unter dem Bodenblech, dem Tank oder unter Teilen der Lenkung (Spurstange o.ä.) anheben!

4. Wagen vorsichtig hochheben: Vor dem Hochheben noch einmal vergewissern, dass die Hebearme richtig sitzen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 04/2002

5.	Radkappen bzw. Abdeckungen für Radschrauben abnehmen:	Geeignetes Werkzeug benutzen. Felge vor Beschädigung schützen. Schraubendreher ausschließlich an den dafür vorgesehenen Demontageschlitzen vorsichtig ansetzen. (Beschädigung des LM-Rades vermeiden). Radkappen gegen Herunterfallen sichern, Radkappen mit der Sichtseite nach oben lagern.

B-Radwechsel/Montage

1.	Radschrauben lösen:	Richtige Schlüsselweite verwenden. Keine ausgeschlagenen Steckschlüsseleinsätze verwenden. Bei Radschrauben mit Diebstahlsicherung: Keine Schlagschrauber verwenden, sondern mit Radkreuz von Hand aufdrehen! Sonst: Mit Schlagschrauber Radschrauben lösen und geordnet zur Seite legen. Nicht verschmutzen!
2.	Ventileinsatz entfernen / Luft ablassen:	Mit ordnungsgemäßem Ventilausdreher Einsatz herausschrauben und Luft vollständig entleeren.
3.	Beide Wulste abdrücken:	Mit der Abdrückschaufel der Montiermaschine nacheinander beide Wulste abdrücken. Schaufel nahe dem Felgenhorn ansetzen. Darauf achten, dass die Felge nicht beschädigt wird. Festsitzende Wulste nicht auf einmal, sondern durch Weiterdrehen der Felge in kurzen Abständen mehrmals abdrücken. Achtung: Bei bereits montierten Luftdruck-Kontrollsystemen ggf. gesonderte Demontagevorschriften beachten!
4.	Felge aufspannen:	Die Felge auf der Montiermaschine richtig zentrisch aufspannen. Montage immer über die kurze Seite. Leichtmetallfelgen von außen nach innen spannen und Kunststoff-Spannklauen verwenden, damit die Felge nicht verkratzt wird. Alte Auswuchtgewichte entfernen. Auf Beschädigungen achten, ggf. dem Kunden mitteilen!
5.	Montagearme der Maschine auf die richtige Reifengröße einstellen:	Bedienungsanleitung des Maschinenherstellers beachten! Montagearme so einstellen, dass die Felge nicht berührt wird.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 04/2002

6.	Beide Wulste nacheinander vorsichtig nach oben drehen:	Bedienungsanleitung des Maschinenherstellers beachten. Keine scharfkantigen Montierhebel benutzen. Am Ventil beginnen. Achtung: Bei bereits montierten Luftdruck-Kontrollsystemen ggf. gesonderte Demontagevorschriften beachten! Bei stramm sitzenden Reifen Wulste mit Montageflüssigkeit oder Paste einsprühen oder einstreichen.
7.	Altes Ventil erneuern:	Feststellen, ob Gummi- oder Metallventil benötigt wird - das alte kann falsch gewesen sein.
8.	Neues Ventil einsetzen:	Bei Gummiventil dieses mit Montageflüssigkeit benetzen und mit geeignetem Werkzeug einziehen. Bei Leichtmetallfelgen Werkzeug nicht auf Felgenhorn abstützen. Auf Zustand der Ventilbohrung achten, ggf. reinigen und entgraten. Metallventil zentrisch einsetzen und mit Rohrsteckschlüssel fest anziehen, Felge nicht beschädigen.
9.	Reifen- und Felgengröße der zu montierenden Einzelteile prüfen:	Achtung! Die alten Reifen können auch falsch gewesen sein. Wir montieren die Richtigen! Im Zweifelsfall mit Kfz - Schein vergleichen.
10.	Wulste mit Gleitmittel einstreichen oder einsprühen	
11.	Reifenwulste auf Felgen aufziehen:	Reifen richtig auflegen: Innen-/Außenseite, Drehrichtung beachten, ansonsten DOT - Nr. außen. Falls vorhanden, Wulstmarkierung beachten. Nacheinander beide Wulste des Reifens nach Anleitung des Maschinenherstellers auf die Felgen aufziehen. Dabei unbedingt: Keine Gewalt anwenden! Darauf achten, dass die dem Montagearm gegenüberliegenden Seiten der Wulst richtig und vollständig im Tiefbett liegt. Die Wulst darf nicht am Ventil klemmen. Achtung: Bei bereits montierten Luftdruck-Kontrollsystemen ggf. gesonderte Montage-vorschriften beachten!

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 04/2002

12. Reifen mit Luft füllen:

Ventileinsatz aus dem Ventil entfernen. Ventilnippel aufstecken und Luft einfüllen.
Bei schwergängigen Reifen langsam befüllen und Pausen einlegen, damit sich der Reifen setzen kann. Reifen zunächst auf ca. 3,3 bar (maximaler Springdruck) aufpumpen, damit die Wulste über die Humps springen und richtig an den Felgenhörnern anliegen. Prüfen ob die Kennlinien der Wulste gleichmäßigen Abstand zu den Felgenhörnern haben.
Luft ablassen, Ventileinsatz korrekt einschrauben und auf den für das Fahrzeug vorgeschriebenen Luftdruck aufpumpen. Dichtheit des Ventileinsatzes prüfen und Staubkappe aufschrauben.

13. Auswuchten:

Auswuchten nach Vorschrift des Herstellers der Auswuchtmaschine. Auf genaue Zentrierung achten.

- Den optimalen Flansch wählen
- Die vorgeschriebenen Gewichte verwenden (LMFI)

14. Rad am Fahrzeug befestigen:

Prüfen, ob die Anlageflächen an der Bremsscheibe/ Bremstrommel und Rad frei von Korrosion und Schmutz sind, ggf. reinigen.

Prüfen, ob die Zentrierbohrung des Rades (Felge) und die Zentrierung der Radnabe frei von Korrosion und Schmutz sind, ggf. reinigen.
<u>Achtung:</u>
Bei Fahrzeugen ohne feste Verbindung Bremsscheibe/ Nabe folgendes beachten:
Ist bei der Demontage Rost/Schmutz zwischen Bremsscheibe und Radnabe gefallen, so ist dieser durch Einblasen von Druck-/Pressluft zu entfernen.

Die Kalotten der Räder und die Radschrauben müssen frei von Schmutz und Korrosion sein.

Verschmutzte Kalotten der Räder sind mit einem sauberen, fusselfreien Lappen zu reinigen.

Verunreinigte Radschrauben sind im Bereich der Kalotte und des Gewindes (z. B. mit einer Messingbürste) zu reinigen.

Die Radschrauben müssen sich ohne Werkzeug per Hand leicht eindrehen lassen.
Stark korrodierte und/oder beschädigte Schrauben müssen ersetzt werden.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 04/2002

Wenn leicht korrodierte Radschrauben weiter verwendet werden sollen, dann können die Schrauben an den Gleitflächen (Kalotte und Gewinde) gegen Korrosion und zur Verbesserung der Gleiteigenschaften dünn mit Paste Optimol TA (Aluminiumpaste) geschützt werden.

Hinweis: Die Paste Optimol TA darf nicht auf Teile der Bremsanlage gelangen!
Es darf ausschließlich die Paste Optimol TA verwendet werden!

Auf korrekte Ausführung und Länge der Radbolzen achten!

Bei Fahrzeugen ohne feste Verbindung Bremsscheibe/Nabe folgendes beachten: Bremsscheibenbohrungen zentrisch zu den Nabengewinden(Stehbolzen) ausrichten.

Rad an der Radnabe anstecken und Rad mit zwei gegenüberliegenden Radbolzen locker per Hand befestigen. Restliche Radschrauben gleichmäßig per Hand einschrauben, dabei müssen sich die Radschrauben leicht eindrehen lassen. Auf genaue Zentrierung achten. Rad gegebenenfalls durch leichtes Anheben entlasten und zwei Radschrauben von Hand leicht anziehen.

Die Radschrauben, zum Beispiel mit einem Radkreuz, über Kreuz zunächst mit ca. 50 Nm anziehen.

15. Mit richtigem Drehmoment anziehen:

Fahrzeug auf den Boden ablassen und alle Radschrauben, über Kreuz, mit Drehmomentschlüssel und dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment von Hand festziehen.
Anzugsmomente der Fahrzeughersteller beachten.
Evtl. abweichende Werte zwischen Stahl- und Leichtmetallfelgen beachten.

16. Radkappen bzw. Abdeckkappen für Radbolzen anbringen:

Die Radkappe ansetzen und in die Felge eindrücken. Dabei darauf achten, dass das Ventil in der Mitte des Ventilloches sitzt und nirgends scheuern kann.

Die Haltefedern leicht eindrücken und darauf achten, dass alle Federn
- bei Radvollblenden: hinter dem Hump eingreifen
- bei Radabdeckungen: im Zentrierdurchmesser sitzen
Keine Gewalt anwenden.
Nochmals überzeugen, dass die Radkappe richtig sitzt und der Abstand des Randes zur Felge überall gleich ist.
Falls Abdeckkappen für Radschrauben verwendet wurden, diese wieder montieren.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 04/2002

C-Luftdruckkontrolle und Fahrzeugübergabe

1.	Luftdruckkontrolle ringsum:	Auch wenn nur ein Rad montiert wurde, bei allen Rädern den richtigen Luftdruck einstellen.
2.	Fahrzeug langsam von Hebebühnen ablassen:	Bei pneumatischen Hebebühnen Ventil langsam öffnen, damit Fahrzeug langsam abgesenkt wird. Hebearme vollständig zurücknehmen, oder Hebekissen/ Hebeklötze entfernen und zur Seite legen. Fahrzeug von der Hebebühne fahren und auf Geräusche achten. Ggf. Geschwindigkeitsaufkleber für M+S Reifen anbringen.
3.	Kunden freundlich verabschieden!	
4.	Arbeitsplatz für den nächsten Kunden vorbereiten:	Werkzeug an die vorgesehenen Stellen bringen. Am Arbeitsplatz Ordnung schaffen. Auf Sauberkeit achten.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 04/2002

Montageanleitung Lkw

Die Lkw-Reifen-Montage ist eine verantwortungsvolle Tätigkeit. Sie ist gewissenhaft und konzentriert durchzuführen. Auf den Reifen rollen hochwertige Fahrzeuge und Güter. Nachlässigkeit kann zu folgenschweren Unfällen führen:

Der Kunde ist freundlich, zuvorkommend und schnell zu bedienen.

1.	Kunden freundlich begrüßen!	
2.	Lkw in Position bringen	Fahrzeug in Montagehalle oder auf Montageplatz fahren oder Fahrer entsprechend einweisen. Nur Fahrberechtigte Fahrzeuge (mit entsprechendem Führerschein) dürfen das Fahrzeug bewegen. Sitze vor Verschmutzung schützen, ggfls. Schutzfolie auflegen.
3.	Wagenheber ansetzen	Fahrzeug gegen Abrollen sichern. Wagenheber oder andere Hebevorrichtungen richtig ansetzen. Das Fahrzeug an den dafür vorgesehenen Punkt anheben. Wenn das nicht möglich ist, unbedingt feste Teile als Ansatzpunkt suchen. Keinesfalls unter dem Bodenblech, an Teilen der Lenkung sowie an Quer-, Längs- oder Führungslenkern anheben, ebenso nicht am Stabilisator.
4.	Fahrzeug vorsichtig anheben	Vor dem Anheben noch einmal vergewissern, dass der Heber richtig sitzt.
5.	Radkappen abheben	Evtl. vorhandene Radkappen vorsichtig abnehmen. Geeignetes Werkzeug benutzen, evtl. Spezialwerkzeug aus Bordwerkzeug, Radkappen mit Sichtseite nach oben lagern.
6.	Radmutter lösen	Lage des Scheibenrades zur Nabe/Bremstrommel kennzeichnen. Richtige Schlüsselweite verwenden. Keine ausgeschlagenen Nüsse benutzen. Scheibenrad demontieren, hierbei Schrauben stufenweise über Kreuz lösen. Gelöste Radmuttern geordnet zur Seite legen, Druckteller auf Gängigkeit bzw. Sprengringe auf Zustand prüfen, ggf. gangbar machen und schmieren. Auflagenflächen der Bremstrommel und des Scheibenrades von Rost und sonstigen Verunreinigungen säubern.
7.	Luft ablassen	Mit ordnungsgemäßem Ventilausdreher Einsatz herausschrauben und Luft vollständig entleeren. Aus dem Luftstrahl treten.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

8. Beide Wulste abdrücken	Mit Abdrücker der Montiermaschine oder Klauenpresse nacheinander beide Wulste abdrücken. Abdrücker nahe dem Felgenhorn ansetzen. Darauf achten, dass Felge nicht beschädigt wird. Festsitzende Wulst nicht auf einmal, sondern durch Weiterdrehen der Felge in kurzen Abständen mehrmals abdrücken. Wulste und Felgenhorn mit Montagepaste einstreichen oder -sprühen.
9. Felge aufspannen	Felge auf Montiermaschine richtig zentrisch aufspannen. Montage immer über die kurze Seite. Alle Auswuchtgewichte entfernen. Bei Leichtmetallfelgen Kunststoff-Spannklauen oder ähnliches verwenden, damit die Felge nicht beschädigt wird.
10. Demontage	Bedienungsanleitung des Maschinenherstellers beachten. Mit mehrteiligen Felgen Seiten-, Verschluss- und Schrägschulterring demontieren. Beide Wulste je nach Maschinentyp nacheinander oder in einem Zug vorsichtig über kurze Seite der Felge demontieren, dabei Verspannungen vermeiden.
11. Ventil überprüfen	Ventil überprüfen, ggf. ersetzen. Richtige Ventilart und -größe feststellen, das alte kann falsch gewesen sein.
12. Neues Ventil einsetzen	Gummiventil grundsätzlich erneuern. Neues Ventil mit Montageflüssigkeit benetzen und mit geeignetem Werkzeug einziehen. Auf Zustand der Ventilbohrung achten, ggf. reinigen und entgraten. Metallventil zentrisch einsetzen und mit Steckschlüssel fest anziehen. Leichtmetallfelgen erfordern spezielle Ventile!
13. Reifen und Felgen prüfen	Reifen und Felgen der zu montierenden Einsatzteile prüfen: Achtung! Die alten Reifen können auch falsch gewesen sein. Im Zweifelsfall mit Kfz-Schein vergleichen. Auf Load- und Speed-Index achten. Felgen entrosten und auf evtl. Beschädigungen kontrollieren. Felgenhörner und Steilschultern müssen sauber und glatt sein Bei mehrteiligen Felgen prüfen, ob die Teile zusammen passen und auf Zustand prüfen, ggf. entrosten. Evtl. Schlauch und Wulstband kontrollieren.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

14. Einstreichen	Beide Wulste und Felgensitzflächen mit Gleitmittel ein streichen.
15. Reifen richtig auflegen	DOT-Nr. nach außen, evtl. Laufrichtung beachten.
16. Reifen auf Felge aufziehen	Nacheinander beide Wulste des Reifens nach Anleitung des Maschinenherstellers auf die Felge aufziehen. Darauf achten, dass die dem Montagearm gegenüberliegende Seite der Wulst richtig und vollständig im Tiefbett liegt. Die Wulst darf nicht am Ventil klemmen. Keine Gewalt anwenden! Bei Schlauchreifen auf mehrteiligen Felgen: Neuen Schlauch und neues Wulstband verwenden, auf richtige Größe achten, sonst die gebrauchten Teile gründlich prüfen. Schlauch und Wulstband talkumieren und faltenfrei einlegen. Luft einlegen bis Schlauch faltenfrei anliegt. Reifen-/ Schlauch-/Wulstbandkombination so auf die Felge legen, dass das Ventil in der Mitte des Felgenschlitzes sitzt und nirgends anliegt. Schrägschulterring, Seiten- und Verschlussring nacheinander montieren, dabei auf Sauberkeit und Passsitz achten.
17. Reifen mit Luft füllen	Ventileinsatz aus dem Ventil entfernen. Ventilnippel aufstecken und Luft einfüllen. Reifen langsam befüllen und Pausen einlegen, damit sich der Reifen setzen kann. Und einen korrekten Sitz auf der Felgenschulter und am Felgenhorn zu erreichen, zunächst höheren Luftdruck als für den Betrieb notwendig einstellen. Maximalwerte dabei nicht überschreiten: Lkw- und Flurförderfahrzeuge 10,0 bar max. Traktor- und Graderreifen 3,5 bar max. EM-Reifen 6,0 bar max. AS-Reifen 3,5 bar max. Beim Befüllen mehrteiliger Felgen, Sicherheitsvorkehrungen verwenden! Luft ablassen, neuen Ventileinsatz korrekt einschrauben und auf den für das jeweilige Fahrzeuge vorgeschriebenen Luftdruck aufpumpen. Dichtheit des Ventileinsatzes prüfen und auf neue Staubkappe aufschrauben. Prüfen, ob Kennlinien der Wulste gleichmäßigen Abstand zu den Felgenhörnern haben. Unkontrolliertes Befüllen der Reifen ist nicht zulässig! Ab Abwesenheit muss die Luftzufuhr unterbrochen sein!

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

18. Auswuchten	Auswuchten nach Vorschrift des Herstellers der Auswuchtmaschine. Den optimalen Flansch wählen. Auf genaue Zentrierung achten. Rundlauf überprüfen (auf Höhen- und Seitenschlag achten, ggf. verbessern). Die vorgeschriebenen Gewichte verwenden.
19. Rad am Fahrzeug anschrauben	Radbolzen und Mutter reinigen, Gewinde ölen. Auflagefläche der Bremstrommel und Auflagefläche der Felge gründlich mit Drahtbürste reinigen. Jedes Schmutzkorn führt zu Verspannungen! Bei Montage sicherstellen, dass die Zentrierung zur Achse optimal ist. Kennzeichnung Nabe / Scheibenrad beachten. Erste Zentrierhülsen, dann Rad aufstecken. Rad mit zwei gegenüberliegenden Radmuttern fixieren. Zentrierhülsen abnehmen und restliche Radmuttern montieren. Alle Radmuttern über Kreuz mit Schlagschrauber oder Radkreuz mäßig anziehen. Zwillings-Montagen: Reifen müssen annährend gleichen Durchmesser aufweisen, wobei eine Differenz von max. 6 mm bei LIKW und 10 mm bei Lkw toleriert werden kann. Ventilverlängerung anbringen. Bei Bolzenzentrierung Kugel und Federring verwenden! Im Zweifel neue Ver wenden!
20. Mit Drehmoment anziehen	Das für den Fahrzeug richtige Drehmoment feststellen und dessen Wert mit Drehmomentschlüssel von Hand anziehen. Dabei über Kreuz anziehen. Abweichende Werte bei Leichtmetallrädern beachten.
21. Radkappen richtig anstecken	Radkappe so montieren, dass Ventil zugänglich bleibt. Spezialschlüssel oder Bordwerkzeug verwenden, überzeugen, dass Radkappe richtig sitzt und der Abstand des Randes zur Felge überall gleich ist und das Ventil bzw. die Verlängerung nicht scheuert.
22. Aufkleber anbringen	Aufkleber "Radmuttern nachziehen" im Blickfeld des Fahrers anbringen.
23. Luftdruckkontrolle ringsum	Auch wenn nur ein Rad montiert wurde, bei allen Rädern den richtigen Luftdruck einstellen. Evtl. Luftdruckaufkleber anbringen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

24.	Fahrzeug langsam ablassen	Bei Wagenhebern oder anderen Hebevorrichtungen Senkventil langsam öffnen, damit sich das Fahrzeug langsam absenkt.
25.	Geschwindigkeitsaufkleber	Ggf. Geschwindigkeitsaufkleber für M+S-Reifen anbringen.
26.	Kunden freundlich verabschieden!	
27.	Arbeitsplatz aufräumen	Arbeitsplatz für den nächsten Kunden vorbereiten, d.h. Werkzeug an die vorgesehenen Stellen bringen. Am Arbeitsplatz Ordnung schaffen. Auf Sauberkeit achten.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

Montageanleitung für Motorroller, Leichtkrafträder, Motorräder

Die Arbeiten an Zweirädern erfordern einen speziellen Kenntnisstand und eine qualifizierte Ausbildung des Monteurs bezüglich des Ein- und Ausbaus des Rades vom Fahrzeug und bei der Reifenmontage zu verwendenden Maschinen. Die Radein- und Ausbauanleitungen des Handbuches des Zweiradfahrzeuges sind als Arbeitsanleitung mit heranzuziehen. Den technischen Ausführungen des Zweiradherstellers bezüglich der Vorgehensweise beim Rad-aus- und -einbau ist Folge zu leisten. Die neu zu montierende Bereifung ist auf Zulässigkeit und richtige Zuordnung zu dem Fahrzeug hin zu prüfen. Die unter Ziffer 20-23 (oder untenstehend) im Kfz-Schein angegebenen Reifengrößen und Reifenausführungen müssen bezüglich Profil, Geschwindigkeits-/Tragfähigkeitsindex und Bauart zwingend beachtet werden. Im Falle abweichender Reifengrößen oder Reifenausführungen sowie eventuell montierter Sonderräder, sind die Unbedenklichkeitsbescheinigungen oder Anbaugutachten auf Übereinstimmung und Zuordnung der Rad-/Reifenkombinationen zu prüfen.

1. Zweirad zum Zwecke des Reifenausbaus anheben:	Das Zweirad wird mittels dafür vorgesehener Hubeinrichtungen wie Zweiradhebebühne, Aufbockständer etc. angehoben. Hierbei ist auf einen sicheren Stand und eine exakte Fixierung des Fahrzeuges zu achten. Die vom Hersteller der Hubeinrichtung vorgesehenen Fixier- und Sicherungsmittel sind nach der Betriebsanleitung einzusetzen, ebenso sind die Ausführungen der technischen Anleitung des Fahrzeugherstellers zu beachten. Beim Anheben sind insbesondere Verkleidungsteile und Abdeckteile des Zweirades vor Beschädigungen schützen. Keinesfalls das Zweirad mittels ungeeigneter Hubeinrichtungen oder Wagenheber anheben. Auch das Anheben unter Motorblock, Vordergabel, Hinterradschwinge oder Verkleidungsteilen ist nicht ordnungsgemäß. Erhöhte Gefahr von Beschädigungen! Ausnahme: Im Handbuch des Herstellers ist das Anheben an diesen Teilen vorgesehen. Vor dem Radausbau noch einmal das Fahrzeug auf Standfestigkeit und einwandfrei haltende Sicherungsmittel prüfen.
2. Radausbau:	Der Radausbau am Zweirad muss nach der Betriebsanleitung des Fahrzeugherstellers vorgenommen werden. Bei den Arbeiten ist das im Werkzeugset des Fahrzeugs befindliche Spezialwerkzeug einzusetzen. Es ist auf richtiges und einwandfreies Werkzeug zu achten! Es müssen die korrekte Schlüsselweite und das passende Werkzeug zugeordnet werden. Keine Schlagschrauber zum Lösen der Schrauben verwenden! Achtung: Ausländische Fahrzeughersteller bauen teilweise in Zollmaßen!

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

(Radausbau)

Alle demontierten Fahrzeugteile sind sauber und verwechslungsfrei abzulegen und so zu lagern, dass sie später beim Radeinbau vollständig vorhanden sind und zweifelsfrei in richtiger Folge montiert werden können. Gefettete Teile wie Achsen, Tachowelle, Ketten etc. sind besonders vor Verschmutzung zu schützen. Beim Ausbau des Rades sind insbesondere die Bremsen unbedingt vor Beschädigung oder falscher Behandlung zu schützen. Die Bremsbacken sind bei der Demontage des Rades mittels geeigneter Werkzeuge zu lösen. Dabei ist bei Scheibenbremsen darauf zu achten, dass die Bremsklötze nicht aus den Sitzen der Bremsbacken rutschen.

Es ist unbedingt darauf zu achten, dass die Bremsscheiben/-trommeln und die Bremsbacken/-klötze an ihren Anpressflächen keinen Kontakt mit Ölen und Fetten haben.

Bei der Demontage des Vorderrades ist dem Tachometerantrieb besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Wenn alle Befestigungen ordnungsgemäß gelöst und entfernt sind, ist das Rad vorsichtig aus der Gabel/Schwinge zu ziehen. Hierbei ist ganz besonders auf die Vermeidung von Schäden an Fahrzeugteilen wie Abdeckteilen, Distanzscheiben, Bremsteilen und Führungen, Tachometerantrieb, Kettenritzel oder Kardanverzahung und auch der Felge des Zweirades zu achten. Es darf beim Herausziehen nicht zum Verkanten des Rades mit Fahrzeugbauteilen kommen. Niemals das Rad gewaltsam herausziehen.

Nach dem Entfernen des Hinterrades sind, sofern vorhanden, das Kettenritzel und die Gummiblöcke in der Kettenritzelaufnahme vorsichtig zu entfernen und für den Wiedereinbau aufzuheben.

3. Reifen entlüften:

Mit geeignetem Ventilausdreher den Ventileinsatz herausdrehen und den Reifen vollständig entlüften lassen. Dabei Felge und Radnabe nicht verkratzen.
Bei Reifen mit Schlauch ist die Halteschraube des Metallventils vor dem Entlüften zu entfernen und zu lösen. Bei Enduro-/Cross-Motorrädern sind die Spannklauen der Reifenhalter, meistens gegenüber dem Ventil, ebenfalls 7zu lösen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

4. Reifenwulste abdrücken:

Mit der Abdrückschaufel der zur Motorradmontage geeigneten Montagemaschine nacheinander beide Wulste abdrücken. Abdrückschaufel nahe des Felgenhorns ansetzen. Darauf achten, dass die Felge nicht beschädigt wird.

Festsitzende Wulste nicht auf einmal, sondern durch Weiterdrehen der Felge in kurzen Abständen mehrmals abdrücken.

Bei Zweiradfelgen mit Schlauch ist eine Beschädigung des Schlauches und des Ventils durch zu starken Druck der Abdrückschaufel zu vermeiden.

5. Felge aufspannen:

Die Montiermaschine wird mit den passenden Spannklauen (Zubehörteilen) bestückt, welche ein beschädigungsfreies passgenaues Zentrieren gewährleisten. Dabei ist darauf zu achten, dass keine Anbauteile wie Bremsscheiben, Tachometerantrieb. Radnahe o. ä. die einwandfreie Zentrierung des Rades durch Aufsetzen auf den Drehteller der Montiermaschine beeinträchtigen.
Bei Leichtmetallrädern und Chromfelgen müssen Kunststoffe oder kunststoffbeschichtete Spannklauen verwendet werden, damit die Felge nicht verkratzt wird. Auswuchtgewichte am Felgenhorn sind vor der Montage des Reifens zu entfernen.

6. Montagearm der Maschine einstellen und fixieren:

Nach der Bedienungsanleitung des Montiermaschinenherstellers ist der Montagearm der Montiermaschine so einzustellen und so zu fixieren, dass er die Felge nicht berührt.

7. Reifen von der Felge demontieren:

Mittels Montierhebel nach der Bedienungsanleitung des Herstellers der Montiermaschine der beiden Reifenwulste nacheinander von der Felge demontiert. Mit der Demontage der Reifenwulste immer am Ventil beginnen! Keine scharfkantigen, sondern Spezialmontierhebel verwenden. Ist dieser nicht vorhanden, Kunst stoffschoner zwischen Montierhebel und Felgenhorn legen, um Beschädigungen zu vermeiden.

Bei stramm ziehender Reifenwulst ist diese Montagepaste oder Montageflüssigkeit zu versehen. Bei Verwendung von Montageflüssigkeit ist die Felge nach der Demontage zu reinigen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

(Reifen demontieren)

Bei Reifen mit Schlauch ist besonders zu beachten, dass der Schlau nicht zwischen dem Montiereisen und der oberen Reifenwulst eingequetscht wird. Ebenso ist das Einzwicken des Schlauches zwischen der dem Ventil gegenüberliegenden Reifenwulst und der Felge zu vermeiden, da dies zu einer Überdehnung der Wulst beim Hebel über das Felgenhorn führen kann. Bevor die untere Wulst demontiert wird, ist der Schlauch aus dem Reifen zu entnehmen.

8. Ventil entfernen, neues Ventil einsetzen:

Grundsätzlich gilt: Neuer Reifen - neues Ventil!
Das in der Felge befindliche Ventil wird entfernt und durch ein neues ersetzt.
Achtung: Das alte Ventil kann falsch gewesen sein! Deshalb: Immer die Vorschriften des Fahrzeugs- oder Felgenherstellers bezüglich der Ventilausführung (Gummi oder Metall) beachten. Beim entfernen des Ventils darf die Felge nicht Beschädigt werden. Der Ventilsitz an der Felge wird überprüft und ggf. gereinigt. Ein neues Gummiventil wird mit Montageflüssigkeit benetzt und mittels geeignetem Werkzeug eingezogen. Dabei ist die Felge vor Beschädigungen und Kratzern zu schützen.

Bei Metallventilen ist die richtige Ventilausführung bezüglich Gummidichtung und Belagscheiben auszuwählen und dann das Ventil zentrisch einzusetzen. Mittels Ringschlüssel wird die Überwurfmutter fest angezogen.

Auch eine grundsätzliche Weisheit: Neuer Reifen - neuer Schlauch! Bei Reifen in Tube Type-Ausführung ist daher bei der Neureifenmontage auch immer ein neuer Schlauch zu verwenden.

9. Reifen und Felge prüfen:

Die Felge nochmals auf Korrosion oder Gummianhaftungen am Wulstsitz prüfen und ggf. mit einer Messingdrahtbürste vorsichtig reinigen.
Reifen, Schlauch und Felge auf Übereinstimmung und richtige Zuordnung hin kontrollieren.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

10. Reifenwulst mit Montierpaste einstreichen oder einsprühen:

Wegen der hohen Drehkräfte am Hinterrad darf die Montierpaste nur sehr sparsam verwendet werden.

11. Montage des Reifens:

Reifen korrekt auflegen. Bremsscheiben oder Kettenritzelseite / Drehrichtung beachten. Reifenbeschriftung oder Rotationsrichtung (Vorder-Hinterrad) prüfen. Vorhandene Wuchtmarkierungen (roter Punkt) beachten. Nacheinander beide Wulste des Reifens nach Anleitung des Maschinenherstellers auf die Felge aufziehen. Dabei auf keinen Fall Gewalt anwenden!
Bei Tube Type-Reifen nach der Montage der unteren Wulst den leicht angepumpten Schlauch einlegen. Darauf achten, dass das Ventil gerade eingeführt wird und frei beweglich ist. Der Schlauch muss richtig im Tiefbett der Felge liegen und darf nicht verdreht sein. Bei der Montage muss die dem Montagearm gegenüberliegende Wulstseite vollständig in das Tiefbett gedrückt werden. Darauf achten, dass die Wulst nicht am Ventil einklemmt.

Bei Tube Type-Reifen darf der Schlauch nicht zwischen der Wulst und dem Felgenhorn eingeklemmt werden. Eventuell vorhandene Reifenhalter sind nach den Richtlinien des Fahrzeugherstellers miteinzubauen.

12. Reifen aufpumpen:

Ventileinsatz aus dem Ventil entfernen, Ventilnippel aufdecken und Druckmittel - Luft oder Gas - einfüllen. Beim langsamen Befüllen das Setzen des Reifens auf das Felgenhorn beachten. Bei Humpfelgen den maximalen Springdruck von ca. 3,4 - 4 bar nicht überschreiten, eventuell den Reifen noch einmal entlüften und die Wulst stellenweise mit Montagemittel einstreichen. Prüfen, ob die Kennlinien der Wulst gleichmäßigen Abstand zu den Felgenhörnern haben.
Bei Tube Type-Reifen vor dem Befüllen prüfen, ob der Schlauch nirgendwo zwischen der Wulst und der Felge klemmt.
Dann Luft ablassen, Ventileinsatz korrekt einschrauben und den für das jeweilige Fahrzeug vorgeschriebenen Luftdruck aufpumpen. Dichtheit des Ventileinsatzes prüfen!
Bei Tube Type-Reifen die Überwurfmutter des Ventils anbringen, jedoch nicht festziehen, damit später im Fahrbetrieb kontrolliert werden kann, ob sich der Reifen auf der Felge verdreht hat (schiefgestelltes Ventil).
Dann eine für Zweiräder geeignete Ventilstaubkappe mit Gummidichtung aufschrauben.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

13. Auswuchten:

Auswuchten nach den Vorschriften des Herstellers der Auswuchtmaschine. Auf genaue Zentrierung des Rades achten. Richtigen Spannflansch und die vorgeschriebenen Zentrierhilfsmittel verwenden.

Die vom Fahrzeug-/Felgenhersteller bestimmten Aus gleichgewichte verwenden. Beim Auswuchten noch einmal die Kennlinie über den Wulsten auf richtigen Sitz kontrollieren. Ebenso ist eine Sichtprüfung auf Höhen- und Seitenschlag von Rad und Reifen vorzunehmen.

Ab einer Felgenbreite von 2,5 Zoll ist auch das dynamische Wuchten des Rades notwendig, um eine ein wandfreie Laufruhe zu erzielen.

14. Radeinbau:

Nach Vorschrift des Reifenherstellers die entfernten Anbauteile des Rades (Ritzel etc.) anbringen. Dann das Rad in die Gabel/Schwinge gewaltfrei einführen und fixieren. Wurden in demontiertem Zustand einzelne Gabelholme verdreht, können Verspannungen beim Festsitzen der Radachse entstehen. Nach den Vorschriften des Herstellers wird das Rad eingebaut und mit den bei der Demontage abgebauten Teilen komplettiert. Die Steckachsen eventuell vor dem Einbauen leicht fetten.

Achtung! Besondere Sorgfalt beim Einbau der Bremsteile walten lassen!

Kettenspannung nach Vorschrift des Fahrzeugherstellers ohne oder unter Belastung einstellen.
Die Drehmontageangaben der verschiedenen Schrauben und Muttern einhalten.
Keine Schlagschrauber zum Anziehen der Schrauben verwenden. Neue Splinte zum Sichern der Mutter oder neue selbstsichernde Muttern verwenden.

Nach dem Radeinbau durch Pumpen an den Bremshebeln unbedingt den Bremsdruck wieder herstellen. Anschließend noch einmal alle Arbeitsschritte des Radeinbaus überprüfen und kontrollieren.

15. Fahrzeug ablassen und prüfen:

Das Fahrzeug von der Hebebühne bzw. dem Aufbockständer ablassen. Sicherungseinrichtung entfernen, dabei ist das Fahrzeug durch geeignete Maßnahmen vor dem Umfallen zu sichern. Danach durch Schieben oder Probefahren des Fahrzeugs prüfen, ob alle Funktionen von Bremsen, Tachometer etc. richtig arbeiten.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

16. Fahrzeug übergeben:	Nach erfolgter Kontrolle kann das Fahrzeug dem Kunden übergeben werden. Dabei ist auf eventuelle Einfahrvorschriften des Reifenherstellers hinzuweisen. Auch Sicherheitshinweise und andere Vorschriften sollten bei der Übergabe ausgehändigt und die Übergabe und die Hinweise vom Kunden bestätigt werden. Dann wird der Kunde freundlich verabschiedet.
17. Arbeitsplatz für den nächsten Kunden vorbereiten:	Gebrauchte Werkzeuge reinigen und an die dafür vorgesehene Stelle bringen. Am Arbeitsplatz Ordnung schaffen. Auf Sauberkeit achten. Benötigte Materialien und Kleinteile auf Vollständigkeit und Vorhandensein prüfen, ggf. beschaffen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

Montageanleitung Run Flat-Reifen

Der Wirtschaftsverband der deutschen Kautschukindustrie e.V. (wdk) hat im September 2003 einheitliche Montage- und Demontage-Hinweise für Run Flat-Reifen herausgegeben, die wir Ihnen nachfolgend mit freundlicher Genehmigung des wdk gern zur Kenntnis geben:

Montage- und Demontage-Hinweise bei Run Flat-Reifen
Quelle: Wirtschaftsverband der deutschen Kautschukindustrie e.V.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2004

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2004

center of competence BRV

Montageanleitung – Run Flat-Reifen

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2004

Allgemein

Run flat - Reifen weisen eine verstärkte, sehr steife Seitenwand auf. Aus diesem Grund sind bei der Montage und Demontage unbedingt die nachfolgenden Hinweise zu beachten:

1. Arbeiten nur von geschultem Personal durchführen lassen!
2. Nur geeignete Montagemaschinen verwenden!
   - Umbausätze werden von den Maschinenherstellern angeboten
   - Ausrüstungen mit Abdrückrollen sind sehr hilfreich
3. **Felge und Reifen** – unterer Seitenwandbereich einschließlich Felgenschutz - **gut einschmieren!**
4. Felgen mit flachem oder schmalem Tiefbett erschweren die Montage

➢ **Run flat-Reifen nur in Verbindung mit Luftdruckkontrollanlagen montieren**

➢ Abhängig vom System und dem Entwicklungsstand der Luftdruckkontrollanlage können Probleme auftreten, wenn Räder an Radpositionen montiert werden, die von der Erstmontage (beim Fahrzeughersteller) abweichen – Kundendienst ansprechen

Wirtschaftsverband der deutschen Kautschukindustrie e. V. | Montage und Demontage Run flat-Reifen | September 2003 | wdk

center of competence BRV

Montageanleitung – Run Flat-Reifen

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2004

Montage

Unterer Wulst

1. Beide Wulstbereiche gut mit Montagepaste einschmieren!
2. Positionierung des Sensors zum Montagekopf wie abgebildet
3. Felge langsam im Drehrichtung drehen
4. Darauf achten, dass der Abstand zwischen Sensor und Traktionspunkt/Mitnahmepunkt 15 cm nicht unterschreitet

center of competence BRV

Montageanleitung – Run Flat-Reifen

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2004

Montage

Oberer Wulst

1. Positionierung des Sensors zum Montagekopf wie abgebildet
2. Wulst mit Hilfe von Niederhaltern unter das Felgenhorn drücken
3. Felge langsam im Drehrichtung drehen
4. Niederhalterblöcke verwenden, um den Wulst im Felgentiefbett zu halten
5. Der letzte Teil des Wulstes sollte im Bereich des Sensors über das Felgenhorn springen

Montageanleitung – Run Flat-Reifen

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2004

Demontage

Oberer Wulst

1. Reifen entlüften, Ventileinsatz entfernen
2. Wulst möglichst mit Abdrückrolle vom Felgenhorn abdrücken – bei Verwendung einer Abdrückschaufel 3-4 -mal am Umfang max. 1 cm vom Felgenhorn
   - Beginn bei 90° oder 270°,
   - nicht bei 0° oder 180° ansetzen!
3. Positionierung des Montagekopfs in Drehrichtung vor dem Ventil - wie abgebildet
4. Niederhalter bei 0° ansetzen, um Reifen im Tiefbett zu halten
5. Wulst mit ummantelten Montiereisen über das Felgenhorn ziehen – Beschädigung der Felge durch Montiereisen vermeiden
6. Felge langsam im Drehrichtung drehen

Wirtschaftsverband der deutschen Kautschukindustrie e. V. | Montage und Demontage Run flat-Reifen | September 2003 | wdk

Montageanleitung – Run Flat-Reifen

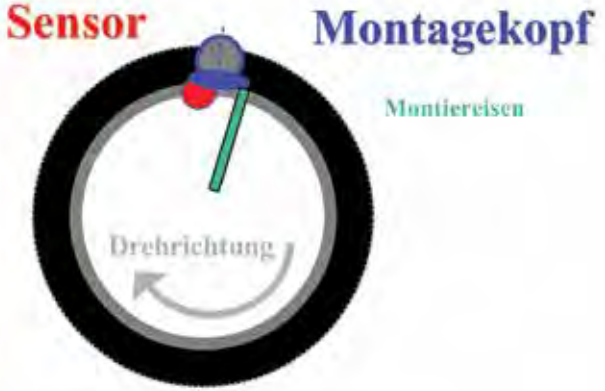
center of competence BRV

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2004

Demontage

Unterer Wulst

1. Positionierung des Montagekopfs in Drehrichtung vor dem Sensor - wie abgebildet
2. Wulst mit Montiereisen über das Felgenhorn heben
3. Felge langsam im Drehrichtung drehen



Montageanleitung – Run Flat-Reifen

Achtung bei der Reifenmontage!

Reifenmontage beim VW Touareg, Touran und T 5

Nach uns vorliegenden Informationen (eines VW Audi Vertriebszentrums) wird mit der Markteinführung der Fahrzeugmodelle
→ VW Touareg
→ VW Touran und
→ VW T 5
ein neues Felgendesign eingesetzt, aufgrund dessen es bei der Montage und Demontage von Reifen mit herkömmlichen Montagemaschinen zu Schäden an den Felgen und eventuell an der Reifenwulst kommt!

VW schreibt dazu den Einsatz eines modifizierten Montagekopfes vor, der allerdings nur für diese Felgen zu verwenden ist, da wiederum die Montage und Demontage von Reifen auf herkömmlichen Felgen mit diesem Montagekopf zum vorzeitigen Verschleiß desselben führt.

Zu beziehen sind diese neuen (modifizierten) Montageköpfe wohl bei den entsprechenden Herstellern:

Hersteller	Maschinentyp	Teilenummer (VW)	Preis in Euro (zzgl. MWSt.)
Corghi	A 2010, A 2019	ZUA 93161110 COR	185.-
Beissbarth	MS 49 bis 66	ZUA 93176610 BEI	185.-
Hofmann	Monty 1170, 1270, 2300, 3300/2-speed/GP, 3000 racing/GP - Kunststoffmontagekopf	ZUA 0202900035	75.-
Hofmann	Monty 1170, 1270, 2300, 3300/2-speed/GP, 3000 racing/GP - Schnellkupplung	ZUA 0202900001	178.-
Hofmann	Adapter zur Montage vom Kunststoffmontage-Kopf - Maschinen der alten Generation	ZUA 0202900051	25.-

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2004

Unabhängig von der Bewertung dieser VW-Vorschrift - Zusatzkosten pro Montagemaschine, permanentes Umrüsten der Montageköpfe, was zu einer wesentlichen Erhöhung der Montagekosten führen dürfte, und das für im Moment nur 3 VW-Fahrzeugmodelle ("die VW-Servicefreundlichkeit lässt grüßen") - bitten wir trotzdem um unbedingte Beachtung.

Diese praktisch "inoffizielle" Information (wie gesagt handelt es sich um eine Information eines VW Audi Vertriebszentrums an die VW Audi Kundendienst-/Werkstattleiter der Vertragswerkstätten vom 27.02.03) wurde uns gegenüber auch auf Anfrage offiziell vom zentralen Kundendienst von VW bestätigt.

Darüber hinaus wurde uns über TIP TOP Stahlgruber mitgeteilt, dass die Montage auch mit einer Butler-Montagemaschine möglich ist: "Der Butler Kunststoff-Montagekopf ist immer ein sehr wichtiges und funktionelles Teil gewesen. Um dem ununterbrochen geänderten Raddesign (neues VW-Felgendesign) gerecht zu werden, empfiehlt Butler, die Arbeitsposition des vertikal justierbaren Montagearms nach hinten zu verstellen, um den Arbeitswinkel des Montagekopfes dem Felgenrand anzupassen (siehe auch TI 76).
Bei dem kürzlich neu entwickelten Kuststoff-Montagekopf sind auch die Felgen mit erhöhten Speichen stärker berücksichtigt worden. Dieser neue Montagekopf ist in Produktion und wird das alte Modell ablösen."

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2004

Haftungsrisiken minimieren

In der Praxis häufen sich offenbar die Fälle, in denen sich Kunden über die unterschiedlichsten Quellen ihre Reifen selbst beschaffen – dies insbesondere über das Internet. Dabei werden sowohl Neureifen bei einschlägigen Internetanbietern wie auch Gebrauchtreifen etwa über eBay erstanden, um sie dann im Reifenfachhandel montieren zu lassen.

Auch wenn in diesen Fällen die Sachmängelhaftung bezüglich der vom Kunden beigestellten Reifen gegenüber dem montierenden Reifenfachhandelsbetrieb grundsätzlich nicht greift (gemäß BRV-Muster-AGB haften wir nur für Sachmängel an von uns gelieferten Reifen), so bleibt doch im Zusammenhang mit der Montage die Pflicht zur ordnungsgemäßen und fachgerechten Beratung des Kunden.

Das bedeutet, dass auch in diesen Fällen der Kunde davon ausgehen kann, dass die Reifen ordentlich und gewissenhaft vor der Montage überprüft werden und er im Zweifelsfalle auf eventuelle Unregelmäßigkeiten – zum Beispiel zu Zustand, Alter etc. – aufmerksam gemacht wird.

Rechtlich kann man sich durch Einzelvereinbarung von der Haftung freizeichnen. Auch hier gilt aber die Beschränkung, dass Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit weiterhin Ansprüche auslösen.

Deshalb sollte auf der Rechnung grundsätzlich darauf hingewiesen werden, dass es sich bei der Montage um vom Kunden beigestellte Reifen gehandelt hat und im Zweifelsfalle bei Unregelmäßigkeiten in einem Revers festgehalten wird:

„Ich bin darauf hingewiesen worden, dass der Reifen aus folgenden Gründen nicht ordnungsgemäß ist/ nicht auf mein Fahrzeug montiert werden soll (...) – (hier: passende Formulierung wählen und anschließend die Gründe erläutern!). *In Kenntnis dieser Hinweise bestehe ich auf die Montage dieser Reifen und verzichte hiermit unwiderruflich auf alle eventuellen Ansprüche, insbesondere Schadensersatzansprüche, die sich aus der Montage dieser nicht ordnungsgemäßen/ nicht passenden Reifen ergeben.*"

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch noch einmal auf die entsprechenden Abschnitte im BRV-Handbuch „Reifen, Räder, Recht und mehr..." – siehe Stichwörter „Montage angelieferter Reifen" und „Handel mit Gebrauchtreifen".

Darüber hinaus verweisen wir auf den BRV-Leitfaden zur Reklamationsabwicklung, in dem z.B. unter Ziffer 2. Grundlagen ausgeführt wird: „Wichtig ist, dass der Kunde grundsätzlich nur bei seinem Vertragspartner reklamieren kann, also nur dort, wo er die Reifen erworben oder die Dienstleistung bekommen hat. Richtiger Ansprechpartner ist also bei einem Neufahrzeugkauf das Autohaus, im Ersatzgeschäft der Reifenfachhändler." Dies trifft analog selbstverständlich auch auf vom Kunden beigestellte Reifen zu. Das heißt, auch in diesen Fällen muss dort reklamiert werden, wo der Reifen gekauft worden ist – also z.B. beim Internethändler.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 01/2006

Beratungspflicht des RFH: Freizeichnungsklausel sinnvoll?

Anfrage an den BRV: Wenn ein Kunde darauf besteht, einen Reifen montiert zu bekommen, der vom Reifenfachhändler als nicht ordnungsgemäß klassifiziert wurde, kann dann der Reifenfachhändler sich von Beratungs-/Haftungsverantwortlichkeiten freizeichnen lassen, indem er den Kunden bittet, ihm durch Unterschrift zu bestätigen, dass er seiner Beratungspflicht nachgekommen ist und eine Haftung ablehnt? Falls ja, wie müsste die Formulierung lauten?

Antwort des BRV-Justiziars Dr. Wiemann: Wenn der Kunde einen nicht ordnungsgemäßen Reifen montiert haben möchte, sollte man das grundsätzlich und generell ablehnen. Der Reifenfachhandel wirbt nach eigenem Verständnis für Leistungs- und Beratungsqualität. Wer sich trotzdem von einem Kunden verleiten lässt, einen fehlerhaften oder nicht passenden Reifen zu montieren, tut damit weder dem Kunden noch sich selbst einen Gefallen.

Rechtlich kann man sich durch Einzelvereinbarung von der Haftung freizeichnen; auch hier gilt aber die Beschränkung, dass Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit weiterhin Ansprüche auslösen. Ein solcher Revers könnte etwa lauten:
"Ich bin darauf hingewiesen worden, dass der Reifen aus folgenden Gründen nicht ordnungsgemäß ist / nicht auf mein Fahrzeug montiert werden soll (...).
(passende Formulierung wählen und anschließend die Gründe erläutern!)
In Kenntnis dieser Hinweise bestehe ich auf der Montage dieses Reifens und verzichte hiermit unwiderruflich auf alle eventuellen Ansprüche, insbesondere Schadensersatzansprüche, die sich aus der Montage dieses nicht ordnungsgemäßen/nicht passenden Reifens ergeben."

Selbst wenn man einen solchen Revers verwendet, wird die Praxis zeigen, dass Kunden, die mit solchen Wünschen an den Reifenfachhandel herantreten, regelmäßig kaum bereit sein werden, eine derartige Erklärung zu unterschreiben. Helfen kann man sich dann mit einer schriftlichen Dokumentation, die vom zuständigen Mitarbeiter abgezeichnet wird.

Grundsätzlich jedoch ist von derartigen Geschäften, die nur scheinbar im Kundeninteresse liegen, dringend abzuraten!

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 05/2003

Montageluftdruck

Begriffe (gem. WdK-Leitlinie 104)

- **Basisluftdruck**
  (= der in Tragfähigkeit/Luftdrucksstufungen angegebene höchste Tabellenluftdruck der Tragfähigkeitstabelle)
  ist der Luftdruck, der der 100%-igen Reifentragfähigkeit in den Tragfähigkeitstabellen zu geordnet ist.

- **Montageluftdruck**
  (= Montagefülldruck oder Sicherheits-Höchstluftdruck)

  ist der Luftdruck, der bei der Montage von Reifen notwendig ist, um dem Reifenwulst einen korrekten Sitz auf der Felgenschulter und am Felgenhorn zu verschaffen. Er ist in der Regel höher als der Luftdruck, der im späteren Betrieb der Reifen notwendig ist. Er darf den Basisluftdruck um bis zu 50% überschreiten (keinesfalls aber über 10 bar hinausgehen).

Sonderfälle:

Motorradreifen
Der Montageluftdruck darf den Basisluftdruck nur um 50% überschreiten, wenn dafür spezielle Empfehlungen des Reifenherstellers vorliegen und beachtet werden

Pkw-Reifen auf Tiefbettfelgen
Bei der Montage von Pkw-Reifen ist darauf zu achten, dass die Reifenwulste vom Tiefbett kommend zunächst den Hump der Felgenschulter überspringen müssen. Um Brüche des Wulstkerns zu vermeiden, soll der dazu notwendige "Springdruck" nicht über 3,3 bar hinausgehen. Erst wenn die Wulste einwandfrei auf den Felgenschultern aufliegen, darf der Druck zur Erzielung des notwendigen Presssitzes und einer festen Anlage an die Felgenhörner weiter gesteigert werden. Dieser "Setzdruck" darf jedoch 4 bar nicht überschreiten.

Wird das Überspringen des Humps bei 3,3 bar nicht erreicht, ist der Montagevorgang zu wiederholen. Bei der Reifenmontage sind grundsätzlich die vorgeschriebenen oder zugelassenen Montage-Gleitmittel zu verwenden.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

Reifen für Erdbaumaschinen

Als die 100%-ige Reifentragfähigkeit in den Tragfähigkeitstabellen, als Basis für die Ermittlung des Montageluftdrucks (Basisluftdrucks) gilt:

- für EM-Reifen auf ein- und mehrteiligen Felgen die Tabellentragfähigkeit bei Referenzgeschwindigkeit 50 km/h
- für TG-Reifen die Tabellentragfähigkeit bei Referenzgeschwindigkeit 40 km/h

Landwirtschaftsreifen (Traktor-Treibrad-,Traktor-Front-und Implement-Reifen)

Der Montageluftdruck darf den Basisluftdruck um bis zu 50% überschreiten, er darf jedoch 4,5 bar oder den höchsten für den Reifen angegebenen Tabellenluftdruck, falls dieser höher als 4,5 bar ist, nicht überschreiten.

- Es ist darauf zu achten, dass sich die Reifenwulste schon vor Erreichen des höchstzulässigen Montageluftdrucks (4,5 bar) korrekt - nicht schräg und nicht verdreht - vom Tiefbett her auf die Schrägschultern gesetzt haben. Dieser Zustand muss bei max. 2,5 bar erreicht sein (Wulstsitzdruck). Andernfalls ist der Druck wieder abzulassen und nach Abschnitt "Wulstsitz" zu verfahren.

- Wulstsitz
  Während des Montagevorgangs ist insbesondere bei Tiefbettfelgen schon bei mittleren Luftdrücken darauf zu achten, dass sich die Reifenwulste korrekt - nicht schräg und nicht verdreht - auf die Felgenschultern setzen. Ist das nicht der Fall, so ist der Druck wieder abzulassen, die Reifenwulste sind von den Felgenschultern abzudrücken, und der Reifen ist auf der Felge zu verdrehen. Dabei ist der Einstrich mit Gleitmitteln zu kontrollieren und, wenn erforderlich, zu ergänzen. Erst wenn die Wulste einwandfrei auf den Felgenschultern aufliegen, darf der Druck zur Erzielung des notwendigen Presssitzes und einer festen Anlage an die Felgenhörner bis zum höchstzulässigen Montageluftdruck gesteigert werden.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

Handwerksrechtliche Grundlagen

Im Rahmen der immer notwendiger werdenden Diversifizierung im Reifenfachhandel bietet eine Vielzahl unserer Mitgliedsbetriebe, zum Teil schon seit vielen Jahren, auch Reifenservice für Motorräder an. Nun ist in den letzten Jahren die technische Entwicklung und Vielfalt von Motorrädern derart gestiegen, dass neben der permanenten allgemeinen Fortbildung zur reinen Reifenmontage zunehmend auch eine spezielle Weiterbildung zur Rad- und Reifenmontage für Motorräder notwendig wird. Wir haben dieser Notwendigkeit entsprochen und Ihnen mehrfach in Trends & Facts die Belegung der entsprechenden Lehrgänge an der Bundesfachschule für Zweiradmechanik in Frankfurt/Main empfohlen.

Im Rahmen dieser Lehrgänge werden den Teilnehmern auch Unterlagen ausgehändigt, die die handwerksrechtlichen Bestimmungen für diese Tätigkeiten aus Sicht des Zweiradmechaniker-Handwerks betreffen und im Kern beinhalten, dass diese Arbeiten wegen des notwendigen Eingriffs in die Bremsanlage nur von Betrieben ausgeführt werden dürfen, die in der Handwerksrolle mit den Berufen Zweiradmechaniker-Meister, Reifenmechaniker-/Vulkaniseur-Meister oder Kraftfahrzeugmechaniker-Meister eingetragen sind.

Der BRV dagegen musste aufgrund der gültigen Rechtsprechung seine Mitglieder immer wieder darauf hinweisen, dass der reine Reifenservice (Demontage, Montage und Wuchten von Reifen) generell - und damit auch bezogen auf alle Produktgruppen (Motorrad-, Pkw-, LIkw-, Lkw-, EM-Reifen etc.) - zur gebrauchsfertigen Überlassung des Produktes Reifen gehört. Und dass zur Demontage, Montage und zum Wuchten von Reifen die Demontage und Montage (der Ausbau und Einbau) des Rades notwendig ist, steht ohne Zweifel auch für alle Produktgruppen gleichermaßen fest.

Auch wenn heute der Aus- und Einbau, insbesondere der eines Motorrad-Hinterrades, zu großen Teilen technisch sehr anspruchsvoll ist, führten die unterschiedlichen handwerksrechtlichen Standpunkte des BRV einerseits und des Zweiradmechaniker-Handwerks andererseits immer wieder zu Unsicherheiten bei unseren Mitgliedsbetrieben.

Grund genug, unseren Justiziar Herrn Dr. Wiemann zu bitten, diesen Sachverhalt auf der Grundlage des Handwerksrechts zu überprüfen. Hier sein entsprechendes Statement:

"Der Beruf des Zweiradmechanikers gehört zu den anerkannten Handwerksberufen nach § 1 Abs. 2 Handwerksordnung - HandwO - (Anlage A II 20). Ein Handwerk bzw. ein Handwerksbetrieb darf nur geführt werden von in der Handwerksrolle eingetragenen natürlichen und juristischen Personen und Personengesellschaften, § 1 Abs. 1 HandwO.

Die handwerksrechtlichen Vorschriften müssen nicht erfüllt sein, wenn es sich um einen Nebenbetrieb oder Hilfsbetrieb handelt, dessen Ergebnis unerheblich im Sinne von § 3 Abs. 2 HandwO ist. Werden tatsächlich nennenswerte Umsätze im Geschäft mit Motorradreifen erzielt, wird diese Unerheblichkeits-Ausnahme häufig nicht greifen.

Es kommt also darauf an festzustellen, ob ein Verkauf und Montage von Motorradreifen mit den zugehörigen Nebenarbeiten tatsächlich in den Kernbereich oder jedenfalls in den Tätigkeitsbereich des Handwerksberufs Zweiradmechaniker fallen. Wäre das der Fall, dürften diese Tätigkeiten ohne Handwerksmeister in dieser Fachrichtung nicht ausgeübt werden, ein Verstoß könnte mit Bußgeld belegt werden.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 05/2003

Die Handwerksordnung selbst gibt zur Definition der einzelnen handwerklichen Berufsbilder nichts her. Eine entsprechende Anfrage etwa beim Bundesinnungsverband für das deutsche Zweiradmechanikerhandwerk oder beim Landesinnungsverband in Düsseldorf dürfte kaum hilfreich sein, da von dort sicherlich mit einer für das eigene Handwerk besonders günstigen Antwort zu rechnen wäre.

Das Berufsbild des Zweiradmechanikers lässt sich jedoch objektivieren:

Die Bundesanstalt für Arbeit hat eine Information über Aufgaben und Tätigkeit von Zweiradmechanikern herausgegeben. Es finden sich hier verschiedene Tätigkeitsbeschreibungen, jedoch gibt es keinen speziellen Hinweis auf Zweirad-, insbesondere Motorradreifen.
Die gesetzliche Regelung ist enthalten in der Verordnung über das Berufsbild für das Zweiradmechanikerhandwerk. Auch dieser ausführliche Katalog weist nicht besonders auf den Umgang mit Reifen hin, allenfalls könnte das in den allgemeinen Hinweisen in § 1 Ziffer 38 und 39 gesehen werden. Dieser allgemeine Hinweis kann aber nicht bedeuten, dass Verkaufsmontage und/oder Demontage von Motorradreifen speziell zum Kernbereich des Zweiradmechanikerhandwerks gehört.

Auch aus dem Hinweis im Formblatt auf § 45 HandwO ergibt sich nichts anderes. Entsprechend § 45 HandwO sind diverse Verordnungen über handwerkliche Berufsbilder ergangen, darunter eben die vom 24.10.1995 zum Zweiradmechanikerhandwerk. Wenn der Verordnungsgeber auch den Umgang mit der Bereifung von Motorrädern speziell diesem Handwerk hätte zuordnen wollen, müsste das im Verordnungstext deutlich zum Ausdruck kommen, was nicht der Fall ist.

Im Hinweisblatt der Bundesfachschule für Zweiradmechanik ist weiter damit argumentiert, die Montage von Rädern und Motorrädern sei wegen des Eingriffs in die Bremsanlage nicht zulässig. Ob tatsächlich solche Eingriffe erforderlich und zwangsläufig sind und inwieweit die Bremsanlage dadurch beeinträchtigt werden könnte, müsste aus technischer Sicht vielleicht noch im Detail geklärt werden. An sich erscheint aber auch dieses Argument nicht recht überzeugend, denn die in diesem Bereich befindlichen Fahrzeugteile werden nicht gezielt behandelt, sondern doch wohl allenfalls zum Zweck der Demontage und erneuter Montage gelöst.

Die Zuordnung des Verkaufs und der Montage von Motorradreifen zum Handwerksberuf Zweiradmechaniker erscheint also insgesamt nicht überzeugend."

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 05/2003

Luftschlauch-Ersatz: nicht Kür, sondern Pflicht!

Entsprechend einer Anfrage in der BRV-Geschäftsstelle weisen wir noch einmal ausdrücklich darauf hin, dass nach wdk-Leitlinie 91 – „Motorradreifen, Reifensicherheit und Reifenpflege" – bei der Montage neuer Motorradreifen mit Schlauch wegen der Unfallgefahr grundsätzlich auch neue Luftschläuche zu montieren sind. Da sich die alten Schläuche im Betrieb gedehnt haben, besteht bei der Wiederverwendung die Gefahr der Faltenbildung, wodurch die Schläuche im Fahrbetrieb schlagartig aufreißen können.

Beim Einsatz schlauchloser Reifen – wie z.B. im Pkw-Bereich – wird aus Sicherheitsgründen empfohlen, auch die Ventile zu erneuern. Bei Speichenrädern müssen auch neue Felgenbänder verwendet werden.
Besonders wichtig nach der Montage von Motorradreifen ist, dass die Reifen nicht sofort voll beansprucht werden dürfen, sondern erst über eine Strecke von ca. 100 bis 200 km bei gemäßigter Fahrweise eingefahren werden sollen. Erst wenn die bei Neureifen vorhandene glatte Oberfläche im Fahrbetrieb angeraut ist, stellt sich die maximale Haftung zwischen Reifen und Fahrbahn ein. Der Kunde/Verbraucher sollte dazu in geeigneter Form informiert bzw. darauf hingewiesen werden.
Damit ist die generelle Montage von neuen Motorradreifen mit Schlauch – immer verbunden mit der Notwendigkeit, auch den Luftschlauch zu erneuern – nicht Kür, sondern Pflicht!

Im Zweifelsfalle kann man sich nur dadurch freizeichnen, dass man sich vom Kunden schriftlich bestätigen lässt (z.B. auf der Rechnung), dass man ihn darauf hingewiesen hat, er aber ausschließlich auf sein Risiko auf Verwendung des alten Schlauches bestanden hat.

Wir bitten um entsprechende Beachtung.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2008

Neue Motorradreifen einfahren
Kunden-Info dokumentieren

Motorrad- und Rollerreifen verfügen nach der Erstmontage oftmals noch nicht über optimale Straßenhaftung, sie müssen erst einige Kilometer mit zurückhaltender Fahrweise „eingefahren" werden, bis sich Rückstände aus der Produktion und/oder eine gegebenenfalls auf den Reifen aufgebrachte Schutzschicht vollständig verflüchtigt haben.

Das Thema an sich ist in der Branche bekannt und die Empfehlung, dass neue Kraftrad-Reifen zunächst eingefahren werden sollen, wird in der wdk-Leitlinie 91 (Motorradreifen) gegeben. Bezüglich der rechtssicheren Kundeninformation gab es dazu seitens des BRV jedoch keine gesonderte Empfehlung. Da es in der Praxis diesbezüglich immer wieder einmal zu Auseinandersetzungen kommt, haben wir BRV-Justiziar Dr. Ulrich T. Wiemann um Rat gebeten. Hier sein Formulierungsvorschlag für die Information von Motorrad- und Rollerreifenkäufern:

Einfahren von neuen Motorradreifen
Wer einen Satz neuer Motorradreifen kauft, montieren lässt oder – entsprechende Fachkenntnis vorausgesetzt – selbst montiert, muss unbedingt im Interesse der eigenen und der Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer die zwingenden technischen Vorschriften für das Einfahren von Motorradreifen beachten. Dazu empfehlen die Fachorganisationen nachdrücklich:

„Nach der Montage darf der Reifen nicht sofort voll beansprucht, sondern soll erst über eine Strecke von ca. 100 bis 200 km bei gemäßigter Fahrweise eingefahren werden. Erst wenn die bei Neureifen vorhandene glatte Oberfläche im Fahrbetrieb angeraut ist, stellt sich die maximale Haftung zwischen Reifen und Fahrbahn ein". (Anm. d. Red.: Das ist der Wortlaut in der o.g. wdk-Leitlinie.)

Dieser technische Hinweis ist nicht etwa nur eine unverbindliche Empfehlung, sondern eine Regelung, die ausnahmslos und unbedingt einzuhalten ist. Wer diese Einfahrvorschriften nicht beachtet, riskiert schon im normalen Fahrbetrieb, erst recht aber bei plötzlichen Brems- oder Lenkmanövern infolge der noch unzureichenden Haftung zwischen Reifen und Fahrbahndecke unkontrolliertes Verhalten der Maschine, Stürzen oder sogar schwere Unfälle.

Das sollte jeder verantwortungsbewusste Motorradfahrer auf jeden Fall vermeiden. Hinzu kommt, dass im Fall von Schaden oder Unfall überaus fraglich ist, ob die eigene Versicherung, insbesondere Kaskoversicherung zahlt. Denn wer sich an diese Vorschriften nicht hält, handelt grob fahrlässig mit der Folge, dass der Versicherungsschutz mindestens gefährdet ist oder ganz entfallen kann."

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2011

Radaus- und -einbau am Motorrad

Seminar der Bundesfachschule Zweiradtechnik

Die Bundesfachschule für das Zweiradmechaniker-Handwerk in Frankfurt/Main bietet ein praxisorientiertes, zweitägiges Technikseminar für Monteure im Reifenhandel. Zur Zielgruppe gehören alle, die im Unternehmen die Radmontage an Motorrädern und Rollern vornehmen. Sie lernen verschiedene Typen von Radaufhängungen am Motorrad und Roller kennen. Lehrgangsinhalte sind:

- Radmontage am Vorderrad
  - – Mögliche Vorderradbefestigungen vom Roller bis zum Chopper
- Hinterradaus- und -einbau bei Kettenantrieb
  - – Verschiedene Typen von Bremsaufhängungen und deren Tücken
  - – Welche Besonderheiten sind bei Bremse und Kette zu beachten?
- Hinterradaus- und -einbau bei Kardanantrieb
  - – Besonderheiten bei Bremse und Kardan
  - – Fahrzeuge mit Sonderaufbauten
  - – Techniken des Radaus- und -einbaus
- Motorräder richtig anheben
  - – Verschiedene Möglichkeiten vom Wagenheber bis zur Hebebühne werden vorgestellt und verglichen
  - – Vorschriften der Fahrzeug- und Reifenhersteller, richtiges Auswuchten und Montieren aus Sicht der Hersteller, Werkzeuge sinnvoll beschaffen und einsetzen, werden besprochen.

Die Kosten belaufen sich auf 295, -Euro pro Person (inkl. Bewirtung). Ein Wohnheim mit Zweibettzimmern steht auf gesonderte Anmietung zur Verfügung. Auch eine Hotelliste der benachbarten Hotels kann angefordert werden. Termine auf Anfrage.

Kontakt:
Bundesfachschule Zweiradtechnik
Schönstr. 2
60327 Frankfurt am Main

Weiterbildungshotline zum Ortstarif: 0180 1122332-0

Telefon (Frau Fast): +49(0)69-97172-310
E-Mail: weiterbildung@hwk-rhein-main.de

Reifenumrüstung bei Motorrädern

wdk gibt Empfehlungen für die Unbedenklichkeitsbescheinigung und die Service-Information heraus!

Seit Juli 2008 hat der BRV zum Thema „Reifenumrüstung bei Motorrädern" ausführlich informiert (via Newsletter und in zwei Trends & Facts-Beiträgen). Die Rechtslage dazu ist nach wie vor eindeutig. Sowohl vom BMVBS als auch vom Bund-/Länder-Fachausschuss Kfz-Technik wurde die bisherige Auffassung des BRV nochmals eindeutig bestätigt.

Die unumstößliche Rechtslage – auch für die Überwachungsorganisationen – kann wie folgt zusammengefasst werden:

1. **Motorrad ohne Fabrikatsbindung**

1.1 **Umrüstung auf ein anderes Fabrikat gleicher Größe:**
Es bestehen keine Einschränkungen. Empfehlung: Den Reifenhersteller fragen, ob Reifenfabrikat als geeignet angesehen wird.

1.2 **Umrüstung auf eine andere Reifengröße:**
Der Reifenhersteller bestätigt über eine Service-Information, dass Einschränkungen an die Reifengröße gemäß Kapitel 1 Anh.III der Richtlinie 97/24/EG eingehalten werden. Ein Änderungsabnahme sowie der Eintrag in die Fahrzeugpapiere sind nicht erforderlich. Die Änderung darf nicht beanstandet werden. Empfehlung: Die Service-Information mit den Fahrzeugpapieren mitzuführen.

2. **Motorrad mit Fabrikatsbindung**

2.1 **Umrüstung auf ein anderes Fabrikat gleicher Größe:**
Eine Unbedenklichkeitsbescheinigung des Reifenherstellers muss vorliegen! Die Bescheinigung ist mit den Fahrzeugpapieren mitzuführen.

2.2 **Umrüstung auf eine andere Reifengröße:**
Eine Unbedenklichkeitsbescheinigung des Reifenherstellers muss vorliegen! Die Bescheinigung ist mit den Fahrzeugpapieren mitzuführen. Ein Änderungsabnahme sowie der Eintrag in die Fahrzeugpapiere sind nicht erforderlich. Die Änderung darf nicht beanstandet werden.

In allen Fällen müssen die Reifen eine Typgenehmigung nach der Richtlinie 97/24/EG oder der UNECE Regelung Nr. 75 aufweisen. Am Reifen ist dies anhand der Kennzeichnung mit einem „e" bzw. einem „E" auf der Reifenseitenwand zu erkennen.

Der wdk (Wirtschaftsverband der Deutschen Kautschukindustrie) hat dazu in Abstimmung mit dem BMVBS, dem BRV und dem FKT Sonderausschuss „Räder und Reifen" – vereinheitlichte Formulare zu **„Service-Informationen für Reifenumrüstungen an Krafträdern"** und die **„Unbedenklichkeitsbescheinigung für Reifenumrüstungen an Krafträdern"** herausgegeben, deren Verwendung – von Reifenherstellern und Reifenfachhändlern – dringend empfohlenen wird!

Wir geben Ihnen diese Unterlagen hiermit zur Kenntnis – siehe Anlage – und bitten um dringende Beachtung und Verwendung.

Firmenlogo
Firma
(Kontaktdaten)

SERVICE-INFORMATIONEN
FÜR REIFENUMRÜSTUNGEN AN KRAFTRÄDERN

Die angegebene Bereifung stimmt nicht mit der Angabe in der Zulassungsbescheinigung Teil I / der Übereinstimmungsbescheinigung / der Datenbestätigung oder der Fahrzeuggenehmigung überein.

Bei der Montage der Reifen liegt somit eine Änderung nach § 19 Abs. 2 StVZO vor. Für den Reifentyp ist eine Typgenehmigung erteilt worden und eventuelle Einschränkungen in Bezug auf die Genehmigung des Fahrzeuges oder Einbauanweisungen, insbesondere die Anforderungen nach Kap. 1, Anh. III der Richtlinie 97/24/EG, wurden geprüft. Entspricht das Fahrzeug ansonsten dem genehmigten Zustand, erlischt die Betriebserlaubnis nicht; eine Anbauabnahme ist nicht erforderlich (§ 19 Abs. 3 Nr. 2 StVZO).

Eine Verpflichtung zur Änderung der Zulassungsbescheinigung besteht nicht (§13 Abs.1 iVm. Anl. 5 - Zulassungsbescheinigung Teil I - Hinweis zu Feld (15.1) bis (15.3) FZV).

Genehmigungsnummer des Fahrzeugs (EG/ABE):	Fabrikname (Hersteller)	Typ/Variante/Version	Handelsbezeichnung
Bereifung vorne:	Bereifung hinten:	Felgengröße vorne (original):	Felgengröße hinten (original):

WICHTIGE HINWEISE: UNBEDINGT BEACHTEN!

Die Verwendung der oben aufgelisteten Reifenkombinationen setzt voraus, dass sich das oben näher beschriebene Fahrzeug im unveränderten Originalzustand gemäß der erteilten EG-Typgenehmigung / Betriebserlaubnis befindet.

Eine Verpflichtung, diese Information mitzuführen besteht nicht (§19 Abs.4 StVZO), wird zur Vermeidung unnötiger Schwierigkeiten aber dringlich empfohlen.

Ort, den T/M/J

.....
Name
Funktion

Firmenlogo
Firma
(Kontaktdaten)

UNBEDENKLICHKEITSBESCHEINIGUNG FÜR REIFENUMRÜSTUNGEN AN KRAFTRÄDERN

Beim nachstehend näher beschriebenen Fahrzeug wurde bei der Erteilung der Fahrzeuggenehmigung eine Beschränkung in Form einer Fabrikats- oder Typbindung bei den Reifen vorgenommen.

Nach durchgeführten fahrdynamischen Tests wird hiermit bestätigt, dass gegen die Verwendung der nachstehend aufgeführten Reifenkombinationen keine Bedenken bestehen. Bei bestimmungsgemäßer Umrüstung unter Beachtung der ggf. beschriebenen Auflagen bleibt der vorschriftsmäßige Zustand des Fahrzeugs gemäß StVZO erhalten (Verkehrsblatt 2000 S. 627).

Genehmigungsnummer des Fahrzeugs (EG/ABE):	Fabrikname (Hersteller)	Typ/Variante/Version	Handelsbezeichnung
Bereifung vorne[1) 2)]	Bereifung hinten[1) 2)]	Felgengröße vorne (original)	Felgengröße hinten (original)

[1)] Die angegebene Bereifung stimmt mit der Angabe in der Zulassungsbescheinigung Teil I / der Übereinstimmungsbescheinigung/ der Datenbestätigung oder der Fahrzeuggenehmigung überein.

[2)] Die angegebene Bereifung stimmt nicht mit der Angabe in der Zulassungsbescheinigung Teil I / der Übereinstimmungsbescheinigung/ der Datenbestätigung oder der Fahrzeuggenehmigung überein. Bei Montage der Reifen liegt eine Änderung nach § 19 Abs. 2 StVZO vor. Für den Reifentyp ist eine Typgenehmigung erteilt worden und eventuelle Einschränkungen in Bezug auf die Genehmigung des Fahrzeuges oder Einbauanweisungen, insbesondere die Anforderungen nach Kap. I Anh. III der Richtlinie 97/24/EG, wurden geprüft. Entspricht das Fahrzeug ansonsten dem genehmigten Zustand, erlischt die Betriebserlaubnis nicht; eine Anbauabnahme ist nicht erforderlich (§ 19 Abs. 3 Nr. 2 StVZO).

Zu [1)] und [2)]: Eine Verpflichtung zur Änderung der Zulassungsbescheinigung besteht nicht (§13 Abs. 1 i.V.m. Anl. 5 - Zulassungsbescheinigung Teil I - Hinweis zu Feld (15.1) bis (15.3) FZV).

Auflagen: ☐ ja ☐ nein

Art der Auflagen: .....

WICHTIGE HINWEISE: UNBEDINGT BEACHTEN!

Die Unbedenklichkeitsbescheinigung ist mitzuführen.

Die Verwendung der oben aufgelisteten Reifenkombinationen setzt voraus, dass sich das oben näher beschriebene Fahrzeug im unveränderten Originalzustand gemäß der erteilten EG-Typgenehmigung / Betriebserlaubnis befindet.

Ort, den T/M/J

.....
Name
Funktion

M+S-Reifen-Umrüstung – aktuelle Probleme

1. **Audi A 6 2,5 TDI, Typ C5**
   Ab Baujahr/Herstellungsdatum KW 7/03, Fahrgestellnummer 4B3N074924 setzt Audi im Rahmen einer Produktaufwertung beim Audi A 6 2,5 TDI - Typ C5 - eine vergrößerte Bremse ein. Infolgedessen kann es bei Verwendung der im Fahrzeugschein unter Ziffer 33 (zu Ziff. 20-23) - auch genehmigt: **205/55 R 16 91 T M+S auf Felge 6J x 16 H2 ET40 -** freigegebenen **Stahlfelge 6J x 16 ET40** Probleme beim Freigang aufgrund der Schweißung von Schüssel zu Felge kommen, das heißt die Felge kann am Bremssattel der Scheibenbremse schleifen.

   Dies wurde uns auf Anfrage von der Audi AG bestätigt, sowie gleichfalls, dass keine Stahlfelgen 6J x 16 ET40 mehr für die Winterbereifung des Audi A6, Typ C5, eingesetzt werden dürfen - **verwendet werden dürfen nur noch Alu-Felgen 6J x 16 ET40, wie sie Audi speziell für die Winterbereifung anbietet.**

Wir bitten um unbedingte Beachtung.

Parallel dazu ist uns selbstverständlich bekannt, dass von einer Reihe von Mitgliedsbetrieben im laufenden M+S-Geschäft eine nicht unbedeutende Anzahl von Audi A6, Typ C5 insbesondere von Flotten- und Leasingkunden bereits nach Fahrzeugschein - also formal ordnungsgemäß - auf Winterreifen 205/55 R 16 91 T mit der Stahlfelge 6J x 16 ET40 umgerüstet wurden, ohne dass unseres Wissens die von Audi prognostizierten Reklamationen (Schleifen der Felge am Bremssattel der Scheibenbremse) eingetreten wären. Es muss aber definitiv damit gerechnet werden, dass es bei der ersten Bremserneuerung (neue Bremsklötze) dieser Fahrzeuge - so sie mit dem Stahl-Winterrad ausgerüstet sind - genau zu den beschriebenen Problemen eines Schleifens der Felge am Bremssattel der Scheibenbremse kommt.

Vor diesem Hintergrund (Sachmängelhaftung) empfehlen wir dringend wie folgt vorzugehen:

- Informieren Sie auf jeden Fall Ihre Kunden/Betreiber der Fahrzeuge, deren Audi A6, Typ C5 Sie ordungsgemäß/fachgerecht nach Fahrzeugschein auf Winter-Stahlräder umgerüstet haben über den erst jetzt von Audi dazu vorliegenden Sachstand (unter Bezugnahme auf diesen BRV-Beitrag).

- Eine sofortige Umrüstung auf Audi-Alu-Felgen ist unseres Erachtes nicht notwendig (vorausgesetzt im Betrieb kam es bisher zu keinem Schleifen der Felge am Bremssattel der Scheibenbremse), sondern erst

  a) wenn (wie im vorherigen Fall) in der laufenden M+S-Saison die Bremsen erneuert werden müssen, oder
  b) nach der Umrüstung auf Sommerräder (im Rahmen der Einlagerung der Winterräder etc.).

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2004

- Bitte registrieren/dokumentieren Sie jeden einzelnen derartigen Fall (mit Kennzeichen, Fahrgestellnummer etc.) und reichen Sie diesen bei der BRV-Geschäftsstelle ein. Wir werden versuchen, mit der Audi AG eine einvernehmliche Lösung hinsichtlich der Kostenübernahme (für die Umrüstung von Stahl- auf Alu-Felge einschließlich der Kosten für die Alu-Felge selbst) herbeizuführen. Dies gilt selbstverständlich nur für erfolgte Umrüstungen auf Stahl-Winterräder (Datum Lieferschein/Rechnung) vor Erscheinen dieser Ausgabe von Trends & Facts!

Wir bitten auch hierzu um unbedingte Beachtung.

2. **Citroën C5**
   Wie Sie sicherlich schon der laufenden Presseberichterstattung entnommen haben, ruft Citroën derzeit weltweit 180.000 Einheiten des Modells C5 zurück. Grund ist die Gefahr von Rissbildung bei den Felgen unter extremen Belastungen und nach hohen Laufleistungen. Die betreffenden Felgen -OE-Alubandräder - PS 815008, einschließlich der Radschrauben - werden zur Zeit in Deutschland wohl bei Viborg im Rahmen der Citroën-Rückrufaktion umgetauscht.

   Alternativ/ersatzweise ist das Alubandrad - PS 815011 - zu verbauen, aber Achtung:

- Die OE-Radschrauben der LM-Räder dürfen nicht verwendet werden.
- Nur Radschrauben mit Citroën OE-Teilenummer 9651750680 oder Radschrauben von Textron mit Teilenummer 9651750180 verwenden.

Wir bitten um unbedingte Beachtung.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2004

M+S-Bereifung- Je schmaler, desto besser?

Folgende interessante Anfrage stellte ein Autofahrer im Internet-Forum der Initiative PRO Winterreifen:

"Liebes Winterreifen-Team,
ich bin mir sehr unsicher bzgl. einer sinnvollen Breite von Winterreifen:
Ich fahre derzeit Sommer(breit-)reifen 225/45 R17 (vorne) und 245/40 R17 (hinten) und überlege nun, welche Reifen- und Felgengröße denn im Winter am sinnvollsten ist (für das Auto sind auch kleinere Felgen und schmalere Reifen zugelassen).

Früher hatte ich immer gehört, dass im Winter das Motto gilt: "je schmaler desto besser". Als Begründung habe ich gehört, dass sich bei schmalen Reifen das Gewicht des Fahrzeugs auf eine kleinere Fläche verteilt und insofern der Griff besser wäre.

In einem Autoforum habe ich kürzlich allerdings die genau gegenteilige Meinung gelesen: Das Argument bzgl. möglichst schmaler Reifen hätte für die seinerzeitigen Stollenreifen gegolten. Für die heutigen Lamellenreifen würde gerade das Gegenteil gelten: Damit die Lamellen möglichst guten Griff erzeugen, müssten sie so viel Aufliegefläche wie möglich haben. Das hieße "je breiter umso besser".

Da es sich hier um absolut entgegengesetzte Aussagen handelt und diese Frage sicher bei vielen Fahrern immer wieder auftaucht, wäre ich sehr interessiert, welche Aussage bzgl. heute gängiger Reifen denn die richtige ist.
Besten Dank im Voraus für jeden Tipp und jede Info."

Die Anfrage wurde mit der Bitte um Antwort an den BRV weitergeleitet; Hans-Jürgen Drechsler schrieb daraufhin: "Die gestellte Frage ist eine sehr gängige, sie wird bezüglich Breitreifen immer wieder gestellt, sowohl zu Sommer-Breitreifen-Aquaplaning und Winterbreitreifen. Dazu muss man etwas in der "Geschichte" ausholen:

So genannte Breitreifen wurden vor nunmehr über 20 Jahren, als erstes von der Fa. Pirelli, über das Ersatzgeschäft im Markt eingeführt (nicht über die Erstausrüstung). Die damaligen "Breitreifen" (nicht nur der Fa. Pirelli, sondern in der Folge auch aller anderen Anbieter) hatten tatsächlichlich Schwächen, sowohl bei Sommerreifen hinsichtlich des Aquaplanings als auch bei Winterreifen hinsichtlich deren Wintereigenschaften. Dies lag damals in erster Linie an konstruktiven Grenzen im Zusammenhang mit der Profilgestaltung und den verwendeten Mischungen. Einfach ausgedrückt gab es Probleme bei der Ableitung des Wassers durch die erhöhte Aufstandsfläche und eben der Traktion im Winter.

Dieser Entwicklungsstand ist seit Jahren überholt, "geistert" aber immer noch hier und da in den Köpfen herum.

Nicht zuletzt dadurch, dass die heutigen Fahrzeuge mittlerweile zum größten Teil bereits in der Erstausrüstung mit Breitreifen ausgestattet werden, erfüllen die aktuellen modernen

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2004

Breitreifen (Sommer- und Winterreifen) alle Anforderungen, die der Automobilhersteller an die Bereifung des jeweiligen Fahrzeuges stellt. Damit ist gewährleistet, dass der Verbraucher sinnvollerweise die gleiche Reifendimension im Winter (M+S-Reifen) wie im Sommer fahren kann (sollte). Die Eintragung "kleinerer" Reifendimensionen/Felgen im Fahrzeugschein hat im Wesentlichen nur zwei Gründe:

a) Gegebenenfalls kann es beim Einsatz von Schneeketten auf Winterreifen zu Freigängigkeitsproblemen kommen, sodass hier die "kleinere" Dimension verbaut werden muss, und
b) soll dem Verbraucher die Möglichkeit eingeräumt werden, in Bezug auf Winterreifen ggf. die in der Regel preiswerteren "kleineren" Reifen und insbesondere Felgen (hier meist Stahlfelgen) auch verwenden zu dürfen.

Wir empfehlen in Abstimmung mit den Automobil- und Reifenherstellern - unter Berücksichtigung ggf. möglicher "Probleme/Auswirkungen" in der Achs- und Fahrwerksgeometrie bei Verwendung unterschiedlicher Dimensionen -, im Sommer und im Winter die gleiche Reifen-/Felgendimension zu verwenden (Ausnahme = Fall a)), was man im konkreten Fall prüfen müsste (siehe dazu Ziff. 33 im Fahrzeugschein)."

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2004

Worauf es beim Winterreifen ankommt

Entscheidend für die Sicherheit auf winterlichen Straßen sind Art und Zustand der Bereifung. An den Winterreifen werden heute als wichtigste Anforderung Traktion bei Eis und Schnee, Rutschsicherheit - insbesondere in Kurven -, Fahrverhalten auf nasser und trockener Fahrbahn, Laufleistung und schließlich auch ein geringer Geräuschpegel gestellt. Winterreifen können auf Schnee und Matsch jedoch nur dann ihre Funktion zuverlässig ausfüllen und Motor- und Bremskräfte übertragen, wenn das Laufflächenprofil die erforderliche Tiefe von mindestens vier Millimetern aufweist.

Auf der Herstellerseite müssen bei der Entwicklung eines Winterreifens nach Darstellung des Bundesverbands Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. folgende Erfordernisse berücksichtigt werden:

Die Profilblöcke müssen in Laufrichtung flexibel sein, um auf Schnee und Eis eine gute "Griffigkeit" zu bieten; in Querrichtung hingegen ist eine Versteifung der Profilblöcke zur Gewährleistung der Seitenstabilität erforderlich. Bei der Entwicklung des Winterreifens müssen daher die spezifischen geometrischen und mechanischen Profilmerkmale zum tatsächlichen Fahrverhalten, sei es auf trockener oder nasser Fahrbahn oder bei Eis und Schnee, in Beziehung gebracht werden. Durch moderne Computereinrichtungen sind die hierfür erforderlichen komplexen Berechnungen, die früher nur manuell durchführbar waren, erst möglich geworden. So sind auf diese Weise Beziehungen zwischen der Laufflächensteifheit und der Traktion bei Eis und Schnee definiert worden. Aufgrund der Unterteilung eines Profils in eine Vielzahl von geometrisch einfachen Elementen berechnet der Computer die Steifheit dieser Elemente sowohl in der Längs- und Querrichtung als auch in die Radialrichtung. Profiltiefe und Lamellen werden in die Kalkulation einbezogen.

Die Korrelation zwischen den Berechnungen und den tatsächlichen Leistungsergebnissen auf Eis und Schnee haben bewiesen, dass sich die Traktion mit verringernder Laufsteifigkeit verbessert; die Radialsteifheit hingegen beeinflusst die Traktion auf Schnee und Eis zwar nur in geringem Maße, sollte aber wegen der positiven Wirkung auf das Fahrverhalten und den Antrieb so hoch wie möglich gehalten werden. Die Optimierung all dieser Faktoren ist die Aufgabe des Reifeningenieurs. Parameter wie Richtung und Länge der Rillen, Profiltiefe usw. beeinflussen allesamt den Steifheitsbereich und müssen daher so angeordnet werden, dass die gewünschten Steifheitswerte erreicht werden.

Die Laufflächenmischung des Reifens ist, zusammen mit dem Profil, ein Hauptfaktor bei der Beeinflussung der Fahreigenschaften unter Winterbedingungen. Da Kautschuk bei niedrigen Temperaturen normalerweise härter wird, muss die Lauffläche aus einer speziellen Gummimischung gefertigt sein, damit sie auch im Winter "weich" bleibt und die erforderliche Haftung bietet. Die Eigenschaften der Mischung haben einen großen Einfluss auf die Winterreifen um oder etwas unter Null Grad Celsius. Bei dieser Temperatur stellt das Eis keine stabile und feste Oberfläche mehr dar; es setzt vielmehr ein Schmelzvorgang ein, wodurch eis zu Bildung eines dünnen Wasserfilms kommt, der den Reibungskoeffizienten herabsetzt. Die Kautschukmischung eines Winterreifens muss deshalb gleichzeitig für eine hohe Traktion und eine gute Rutschfestigkeit auf nassem Untergrund ausgelegt sein.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

Die dynamischen Eigenschaften müssen optimiert werden, damit ein Kompromiss zwischen Wärmestau, Profilabnutzung, dynamischer Verformung der Profilblöcke und der Rutschfestigkeit bei nasser Fahrbahn erzielt wird.

Eine möglichst hohe Anzahl von Lamellen verbessert die Haftung bei Eis und bei Schneeglätte. Für wirksame Zugkraftübertragung im Tiefschnee sorgen die zahlreichen Profilblöcke, wobei die Querlamellen in den seitlichen Profilblöcken für die Rutschfestigkeit in Kurven von besonderer Bedeutung sind.

BRV-Pressemitteilung zur Notwendigkeit von M+S-Reifen

Mehr Sicherheit bei Eis und Schnee

Jetzt Winterreifen aufziehen: Damit Sie nicht "aufs Glatteis geführt werden"!
BRV gibt Tipps für eine sichere Fahrt durch die kalte Jahreszeit

"Unverhofft kommt oft" - für die Autofahrer nicht nur ein Sprichwort, sondern Realität. Während man im Herbst tückischen Straßenverhältnissen noch durch vorsichtige Fahrweise und Sommerreifen mit gutem Profil begegnen konnte, fordert die kalte Jahreszeit die Verwendung von Winterreifen. Denn: Auf Nummer Sicher geht, wer auf jede Wetterlage vorbereitet ist. M+S-Reifen leisten hier gute Dienste, auch wenn der Winter mal wieder "ein kalter Sommer" wird, denn sie sind echte Allrounder. Wenn der Schnee letztlich ausbleiben sollte, ist man heutzutage mit M+S-Reifen - im Gegensatz zu früheren Generationen von Winterreifen - auch auf trockener Straße im Fahrkomfort nicht beeinträchtigt.

"Selbst ein sehr gut profilierter Sommerreifen bietet bei Schnee- und Eisglätte keine optimalen Fahr- und Bremseigenschaften." Darauf weist der Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. (BRV) jetzt hin. Erst der spezielle Aufbau der Lauffläche am handelsüblichen M+S-Reifen und seine besondere Gummimischung sorgen bei winterlichen Straßenverhältnissen für kurze Bremswege, Spurgenauigkeit und Rutschsicherheit. Wichtige Voraussetzung: Die Profiltiefe beträgt mindestens noch vier Millimeter!

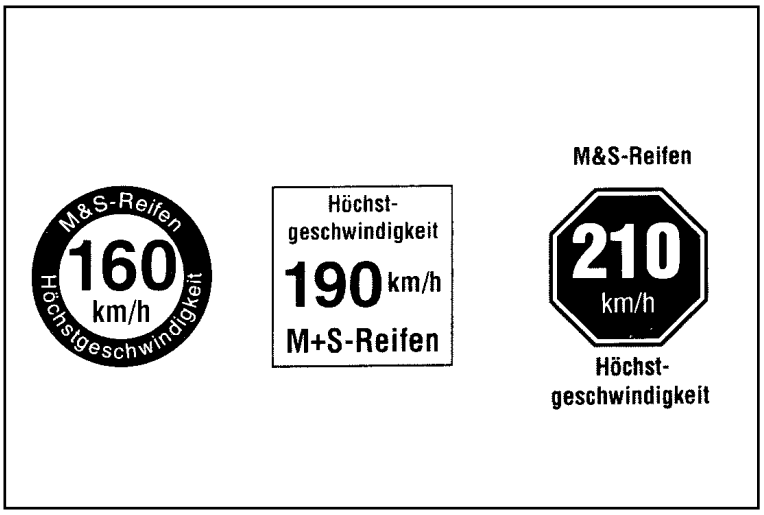
"Unbedingt zu beachten", so der BRV, "sind ferner zulässige Höchstgeschwindigkeiten." Aufschluss gibt der auf dem Reifen vermerkte Geschwindigkeitsindex. Findet sich beispielsweise die Kennung 195/65 R 14 T, so steht das "T" für ein Tempomaximum von 190 km/h. Ein "S" weist auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h hin, ein "Q" auf maximal auf 160 km/h.

Fahrzeuge, deren Leistungsfähigkeit über der der aufgezogenen Reifen liegt, müssen eine Plakette mit dem entsprechenden "Reifentempolimit" im Fahrersichtfeld mitführen. Neben der Sicherheit - bei überhöhtem Tempo kann sich auf Dauer die Lauffläche ablösen - dient die Einhaltung des jeweiligen Limits auch der Langlebigkeit und somit der Wirtschaftlichkeit von M+S-Reifen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

Zudem ist es sowieso nicht ratsam, ´das Gaspedal gleich voll durchzutreten´. Auch Routiniers im Straßenverkehr müssen sich erst an die anderen Fahreigenschaften mit Winterreifen gewöhnen.
Übrigens: Jahrelang galt, Winterreifen müssen gegenüber Sommerreifen 0,2 bar Luftdruck mehr haben. Die trifft so pauschal nicht mehr zu. Moderne Winterreifen, außer die der Geschwindigkeitskategorie "Q" (bis 160 km/h), bedürfen dieser Luftdruckerhöhung nicht mehr. Sollte also in der Bedienungsanleitung des Fahrzeugherstellers nur ein Luftdruck aufgewiesen sein, so gilt dieser sowohl für Sommer- als auch für Winterreifen. Weitere Reifentipps des BRV aktuell zum Winter: Kaufen Sie Ihre M+S-Bereifung mit Felge. Ein Ummontieren von Saison zu Saison ist zeitaufwendig und führt leicht zu Beschädigungen. Ferner bietet der leistungsstarke Reifenfachhandel einen zusätzlichen Kundenservice: Die Einlagerung der Sommerreifen. Das spart Arbeit sowie Platz im eigenen Haus, und der Verbraucher ist sicher, dass die Reifen sachgerecht gelagert werden. Zusätzlich unterliegt die Bereifung so einer regelmäßigen Begutachtung auf ihren Zustand durch einen Fachmann. Aber auch zur Einlagerung zu Hause und zu allen anderen Fragen rund um den Reifen berät jedes Fachhandelsmitglied des BRV seine Kunden jederzeit kompetent.

M+S-Reifen: Mehr Sicherheit bei Matsch und Schnee

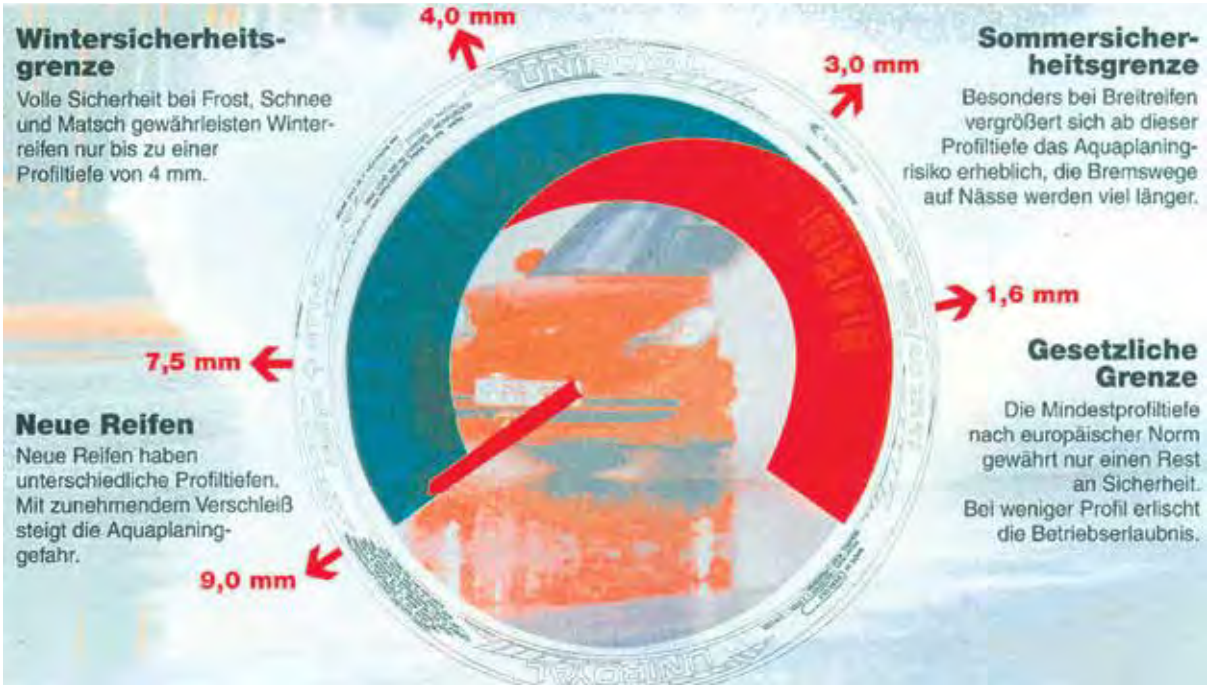


So - oder so ähnlich - sehen die Plaketten der Reifenhersteller aus, die ins Fahrersichtfeld geklebt sein müssen, wenn die Leistungsfähigkeit Ihres Autos größer ist, als die der aufmontierten Winterreifen. Auf der Reifenkennung sind entsprechend der zulässigen Höchstgeschwindigkeit Buchstaben vermerkt, z.B. "Q" (max. 160 km/h), "S" (max. 180 km/h), "T" (max. 190 km/h) oder "H" (max. 210 km/h).

Quelle: BRV

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

M+S-Reifen – Grafiken


Wintersicherheits-grenze
Volle Sicherheit bei Frost, Schnee und Matsch gewährleisten Winterreifen nur bis zu einer Profiltiefe von 4 mm.
4,0 mm
3,0 mm
Sommersicherheitsgrenze
Besonders bei Breitreifen vergrößert sich ab dieser Profiltiefe das Aquaplaningrisiko erheblich, die Bremswege auf Nässe werden viel länger.
1,6 mm
7,5 mm
Gesetzliche Grenze
Die Mindestprofiltiefe nach europäischer Norm gewährt nur einen Rest an Sicherheit. Bei weniger Profil erlischt die Betriebserlaubnis.
Neue Reifen
Neue Reifen haben unterschiedliche Profiltiefen. Mit zunehmendem Verschleiß steigt die Aquaplaninggefahr.
9,0 mm

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

Fallbeispiel als Argumentationshilfe: Winterreifen rechnen sich!

Mit folgenden Argumenten können Reifenfachhändler ihren Kunden in "Euro und Cent" vorrechnen, dass sich die Investition in Winterreifen durchaus amortisiert:

Fallbeispiel "untere Mittelklasse" mit Sommerbereifung 195/65 R 15H und Winterbereifung 195/65 R 15T

Die Gesamtkosten für je einen Satz Winter- und Sommerreifen, Montage-Dienstleistungen etc. und Stahlfelgen belaufen sich einmalig auf ca. 928,- €. Da jeder Satz nun nur noch halbjährlich genutzt wird, erhöht sich die Lebensdauer. Die Laufleistung pro Satz Reifen liegt etwa bei 44.100 km. Bei der sich durch die Umbereifung ergebenden Laufleistung von 88.200 km betragen die Reifenkosten pro Kilometer somit 0,0096 €. Bei reiner Sommerbereifung betragen die Kosten 0,0085 €.

Die Sicherheit auf Winterreifen kostet somit lediglich 0,0011 € mehr.

D.h. für eine Strecke von 1.000 km - einmal quer durch Deutschland - kostet die zusätzliche Sicherheit gerade mal 1,50 €. Der kleinste Blechschaden kann deutlich teurer zu stehen kommen. Zudem sollte der immense Sicherheitszuwachs diese Kosten wert sein. Hier die konkrete Rechnung:

	ohne Umbereifung	mit Umbereifung
Durchschn. Laufleistung Reifen (Laufzeit der Reifen 2,7 Jahre)*	44.100 km	88.200 km
Durchschn. Reifenpreis	328 €	656 €
Kosten für Montage, Auswuchten	46 €	92 €
Kosten Stahlfelgen	-	180 €
Gesamtkosten über die Laufleistung in 2,7 Jahren	374 €	928 €
Reifenkosten pro km in €	0,0085	0,0096
Mehrkosten für Winterbereifung in € pro km		0,0011

* Ausgehend von einer durchschnittlichen Laufleistung für Kfz der unteren Mittelklasse pro Jahr von 16.360 km

Fazit: Wer an Winterreifen spart, spart am falschen Platz. Denn ein Satz hochwertiger Winterpneus ist allemal billiger als die Reparatur eines verbeulten Kotflügels nach einem Ausrutscher - von einem möglichen Personenschaden aufgrund nicht angepasster Bereifung im Winter ganz zu schweigen. Zudem werden die Sommerreifen durch die Umrüstung auf Winterreifen im Winter nicht genutzt, d.h. bei fachgerechter Lagerung verlängert sich die Lebensdauer entsprechend. Außerdem bieten Versicherungen bei der Benutzung von Winterreifen aufgrund des verminderten Unfallrisikos oft günstigere Konditionen an.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 05/2003

M+S-Reifen – Luftdruckzuschläge "Schnee von gestern"

Der Fahrzeughersteller macht in der Regel für seine Serienbereifung eine Luftdruckangabe für Sommerreifen - meist für Teillast (Teilbeladung z.B. mit zwei Personen und leichtem Handgepäck) sowie für Volllast (d.h. volle Ausladung). In Ausnahmefällen werden auch noch Angaben zu Luftdrücken für Winterreifen gemacht. Diese Angaben findet man an geeigneter Stelle wie Tankklappe, Deckel des Handschuhfachs, Türsäule oder zumindest in der Bedienungsanleitung.

Die vom Fahrzeughersteller gemachten Angaben sollten vorrangig beachtet werden, denn sie beruhen in den meisten Fällen auch auf ausgiebigen Fahrversuchen und sind mit den Reifenherstellern abgestimmt.

Früher gab es Luftdruckzuschläge für Winterreifen, man sprach von einer Druckerhöhung um 0,2 bis 0,3 bar gegenüber den größengleichen Sommerreifen. Dies gilt heute nicht mehr!

Bei den heutigen modernen, teilweise "schnellen" Winterreifen bis zu 240 km/h ist es erforderlich, die volle Aufstandsfläche des Reifens zu nutzen. Dies, um auch die wesentlich verbesserten Trocken- und Nassfahreigenschaften der modernen Winterreifen auf die Straße zu übertragen.
Verwenden Sie also bitte die von den Fahrzeugherstellern angegebenen Voll- bzw. Teillastwerte der entsprechenden Sommerreifen, wenn Sie auf serienmäßige Winterdimensionen umrüsten!

Es kann also bedenkenlos auf einen M+S-Zuschlag bei den heutigen modernen Winterreifen verzichtet werden!

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2000

M+S-Reifen (mit XL-Kennzeichnung)

Antwort auf viele Fragen

Folgende Anfrage richtete der BRV an die Continental Reifen Deutschland GmbH und den FKT SdA "Räder und Reifen" vom TÜV Süddeutschland:

Die Mehrzahl der angebotenen V-Winterreifen besitzt eine XL (Extra Load)-Kennzeichnung nach Anhang 8 der ECE-R 30 vom Mai 1998. D.h., dass es sich hier um XL- bzw. Reinforced-Reifen handelt (beide Kennzeichnungsarten sind zulässig).

In der Regel handelt es sich aber bei den Eintragungen zu den zulässigen Bereifungen in den Fahrzeugscheinen der Fahrzeuge, die für die Montage von V-Winterreifen relevant sind, um "reine" Pkw-Reifen (kein Eintrag zu Reinforced oder XL).

Aus der bekannten Problematik der Mischbereifung von C und Reinforced (XL)-Reifen, die nicht zulässig ist, und aus grundsätzlichen Erwägungen heraus ergeben sich folgende Fragen:

- Ist die Montage, der Betrieb von XL-Reifen (V-Winterreifen) grundsätzlich möglich, auch wenn im Fahrzeugschein keine entsprechende Eintragung vorhanden ist (Beispiel: BMW 346L: Ziff. 22/23 - 225/50 R 16 91W, Einsatz Winterreifen 225/50 R 16 XL 96V)?

- Wenn ja: ist damit generell der Einsatz von XL-Reinforced-Reifen für "normale" Pkw-Reifen (Sommer und Winter) zulässig?

- Können Reifen mit XL-Reinforced-Kennzeichnung mit "normalen" Reifen (Sommer und Winter) generell gemischt werden (unabhängig von den einschlägigen Empfehlungen)? Am Beispiel BMW 346L:

  Vorderachse 225/50 R 16 93H M+S
  Hinterachse 225/50 R 16 XL 96V M+S oder

  Vorderachse 225/50 R 16 91W
  Hinterachse 225/50 R 16 XL 96V M+S oder

  Vorderachse 225/40 ZR 18 (Ziff. 33)
  Hinterachse 255/35 ZR 18 XL (Ziff. 33-255/35 ZR 18)

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 04/2002

Die Antwort liegt nunmehr vor (siehe Originalabdruck) und wurde auch so vom TÜV Süddeutschland bestätigt. Wir bitten um Beachtung.

Continental®

Zentraler Kundendienst Reifen
Klaus Glück
☎ +49-(0)511/976-3452
+49-(0)511/976-3138
Jädekamp 30, 30419 Hannover
11.10.01

M+S-Reifen mit XL-Kennzeichnung

Wir (die Conti) haben bewusst alle V-Winterreifen als XL-Version ausgelegt, um in möglichst vielen Fällen die volle Geschwindigkeitsausnutzung bis 240 km/h zu gewährleisten. Der klassische Umrüstfall in unserem Sinne ist dabei gegeben, wenn man den Seriensommerreifen (Standard, nicht RF oder XL) in V, W, Y oder ZR durch die gleiche Größe als V-Winterreifen mit erhöhter Tragfähigkeit (RF oder XL nach ETRTO) ersetzt. In diesem Fall kann man die Einbußen, die man bei der vorgeschriebenen Lastabschlags- und Toleranzzuschlagsrechnung bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hätte, durch die um 3-5 LI höhere Tragfähigkeit ausgleichen.

Allerdings muss man berücksichtigen, dass Standard-Pkw-Reifen lt. Norm einen Basisluftdruck von 2,5 bar haben, während dieser bei RF- und XL-Reifen 2,9 bar beträgt. Dies berücksichtigen wir dadurch, dass wir bei dem oben beschriebenen Umrüstfall empfehlen, den Luftdruck gegenüber dem Standardsommerreifen um 0,2 bar zu erhöhen.
In allen anderen Fällen, in denen eine von der Serie abweichende Reifengröße als Winterreifen montiert wird, muss man wie bei jeder anderen Pkw-Reifenfreigabe rechnen.
Aber auch in diesen Fällen profitiert der Verbraucher von der erhöhten Tragfähigkeit.

Zum Thema Mischbereifung ist noch zusätzlich zu sagen, dass lt. Norm RF- und XL-Reifen **verstärkte Pkw-Reifen** sind. Sie sind daher höherwertig und können ohne Probleme und ohne Eintragung an Stelle der Standardreifen verbaut werden. Der umgekehrte Weg ist natürlich nicht zulässig , d.h. Standard statt RF oder XL. Der Luftdruck muss wie oben beschrieben angehoben werden.

Auch bei der Montage von V-Winterreifen muss natürlich ein Aufkleber (V-max = 240 km/h) ans Armaturenbrett, wenn die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs über 240 km/h liegt.

RF- und XL-Reifen dürfen auch mit Standardreifen (achsweise) gemischt werden. Bei einigen sehr schweren und schnellen Fahrzeugen kommt dies heute schon öfter vor, speziell auch bei Kombinationsbereifung.

Sommer- und Winterreifen sollten nicht gemischt gefahren werden, obwohl die StVZO dies nicht verbietet.

Wir hoffen, dass wir damit Ihre Fragen zufriedenstellend beantwortet haben.

Mit freundlichen Grüßen
Continental AG
Konzernkundendienst

Sörl

i.A. Klaus Glück

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 04/2002

M+S-Reifen mit "V"-Markierung

Alle Fahrzeuge, die bei der Sommerbereifung mit "V"-markierten Reifen ausgerüstet sind und diese in den Fahrzeugpapieren eingetragen haben, können ohne Einschränkung mit der entsprechenden "V"-markierten Winterreifendimension ausgerüstet werden.
Beim Einsatz der "V"-markierten Winterreifen auf Fahrzeugen, die in den Fahrzeugpapieren "W"-, "Y"- oder "ZR"-Reifen eingetragen haben, müssen die zugehörigen Achslasten geprüft werden. (Die entsprechenden Achslasten der Vorder- bzw. Hinterachse des Fahrzeuges findet man unter Ziffer 16 im Fahrzeugschein.) Die ETRTO-Norm (European Tyre and Rim Technical Organisation) sagt aus, dass bei allen "V"-markierten Reifen, egal ob Sommer- oder Winterbereifung, bei Geschwindigkeiten über 210 km/h eine Traglastreduzierung um 3% je 10 km/h zu berücksichtigen ist. Hierdurch verringert sich die Traglast der "V"-markierten Reifen bei der maximalen Geschwindigkeit von 240 km/h auf 91% des ursprünglichen Wertes. Durch diesen Normabschlag erhält man die nachfolgend aufgeführten maximalen Achsllasten bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h (Beispiele von Pirelli, Goodyear und Dunlop):

Pirelli	
Dimensionen	max. Achslast bei 240 km/h
205/55 R 16 91 V	1.120 kg
205/55 R 16 95 V	1.255 kg
225/45 R 17 91 V	1.120 kg
225/40 R 18 88 V	1.019 kg
265/ 35 R 18 93 V	1.183 kg

Goodyear				
Dimensionen	200 km/h 100%	220 km/h 97%	230 km/h 94%	240 km/h 91%
225/45 R 17 91 V	1.230 kg	1.194 kg	1.156 kg	1.120 kg
235/45 R 17 94 V	1.340 kg	1.300 kg	1.260 kg	1.220 kg

Dunlop							
Dimensionen	maximal zulässige Achslasten (kg)						
205/50 R 17 89 V	1.056 kg	1.074 kg	1.090 kg	1.108 kg	1.126 kg	1.142 kg	1.160 kg
225/55 R 17 97 V	1.328 kg	1.350 kg	1.372 kg	1.394 kg	1.416 kg	1.438 kg	1.460 kg
225/45 R 17 91 V	1.120 kg	1.138 kg	1.156 kg	1.174 kg	1.194 kg	1.212 kg	1.230 kg
235/45 R 17 94 V	1.220 kg	1.240 kg	1.260 kg	1.280 kg	1.300 kg	1.320 kg	1.340 kg
255/40 R 17 94 V	1.220 kg	1.240 kg	1.260 kg	1.280 kg	1.300 kg	1.320 kg	1.340 kg
225/40 R 18 88 V	1.020 kg	1.036 kg	1.052 kg	1.070 kg	1.086 kg	1.104 kg	1.120 kg
235/50 R 18 98V	1.366 kg	1.388 kg	1.410 kg	1.432 kg	1.456 kg	1.478 kg	1.500 kg
235/50 R 18 101 V Extra Load	1.502 kg	1.526 kg	1.552 kg	1.576 kg	1.600 kg	1.626 kg	1.650 kg
235/40 R 18 91 V	1.120 kg	1.138 kg	1.156 kg	1.174 kg	1.194 kg	1.212 kg	1.230 kg
245/45 R 18 96 V	1.292 kg	1.314 kg	1.334 kg	1.356 kg	1.378 kg	1.398 kg	1.420 kg
245/40 R 18 93 V	1.184 kg	1.202 kg	1.222 kg	1.242 kg	1.262 kg	1.280 kg	1.300 kg
265/35 R 18 93 V	1.184 kg	1.202 kg	1.222 kg	1.242 kg	1.262 kg	1.280 kg	1.300 kg
zulässige Höchst-geschwindigkeiten	240 km/h	235 km/h	230 km/h	225 km/h	220 km/h	215 km/h	210 km/h

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2000

M+S-Reifen mit Felgenschutz

Bei der Verwendung von Reifen mit Felgenschutzwulst auf Stahlrädern (Felgen) mit Radvollblende kann es zu Berührungen zwischen Felgenschutzwulst und Radblende kommen. Dieser Kontakt kann unter Umständen zum Verdrehen der Blende und damit zu Beschädigungen am Reifenventil führen.

Aus sicherheitstechnischen Gründen empfehlen wir daher, bei der Verwendung von Stahlrädern (Felgen) mit Radvollblenden nur Reifen ohne sogenannten Felgenschutzwulst zu verwenden!

Auch das Kraftfahrt-Bundesamt hat sich dieser Thematik angenommen und in Abstimmung mit dem BRV und dem wdk 2003 folgende Presseinformation veröffentlicht:

Reifen mit Felgenwulst in Verbindung mit Radkappen können ein Sicherheitsrisiko darstellen

Flensburg, den 29.09.2003. Die Verwendung felgengroßer Radkappen in Verbindung mit Felgenschutzwulst-Reifen stellt ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar. Darauf weist das Kraftfahrt-Bundesamt hin. Diese Aussage bekräftigt auch der Wirtschaftsverband der deutschen Kautschukindustrie (WDK) und der Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (BRV).

Leichtmetallräder werden beim Überfahren von Hindernissen, wie Bordsteinen, leichter beschädigt als Stahlräder. Das liegt an der geringeren Materialfestigkeit. Die Reifenindustrie entwickelte den „Felgenschutzwulst" (auch Felgenschutzrippe, Felgenleiste oder Scheuerleiste genannt), um gezielt Leichtmetallräder gegen mechanische Beschädigungen zu schützen.

Benutzt man mit Felgenschutzwulst ausgestattete Reifen und felgengroße Radkappen (Radzierringe oder -blenden) – wie bei Stahlfelgen üblich -, kann es gefährlich werden. Die Verwendung solcher Radkappen auf Reifen mit Schutzwulst könnte Beschädigungen des Reifenfüllventils hervorrufen und zu schlagartigem Luftdruckverlust während der Fahrt führen. Wenn der Schutzwulst mit der Radkappe in Berührung kommt, führt das zur Verdrehung der Radkappe. In der Folge scheuert die Radkappe am Füllventil, das Ventil knickt ein, wird beschädigt oder reißt schlimmstenfalls ganz ab. Dieser Schadenshergang kann bereits bei kürzeren Fahrtstrecken ablaufen und ist somit auch durch Kontrolle der Räder vor Fahrtantritt **nicht** sicher abzuwenden.

Vor dem Hintergrund der nahenden Wintersaison könnte dieses Problem akut werden, wenn Fahrzeuge von Leichtmetallrädern auf Stahlräder mit M+S-Reifen umgerüstet werden. Eine zur Verbesserung der Optik aufgesetzte große Radkappe könnte den vorerwähnten Schadenshergang auslösen.

Unsichere Kraftfahrer sollten Kontakt mit einem Reifenfachbetrieb aufnehmen.

Ansprechpartner: Angela Bartholmae

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 05/2004

Eine Schneeflocke macht noch keinen Winter...

Im Zusammenhang mit der Vielzahl von mehr oder weniger sachlichen Veröffentlichungen in den unterschiedlichsten Medien zum Thema „Novellierung der StVO", die am 21. Dezember 2005 im Bundesrat verabschiedet wurde, und der damit verbundenen „angeblichen Winterreifenpflicht" (auch dazu haben wir schon eindeutig Stellung genommen – siehe Editorial Trends & Facts 6/05, S. 1 - 3), wird in zunehmendem Maße natürlich in der Öffentlichkeit auch diskutiert, was denn nun in diesem Sinne eine geeignete Winterbe-reifung sei bzw. wie sich Winterreifen konkret definieren (siehe hierzu auch den Originalabdruck eines Beitrags in der Auto Bild vom 25.11.05, in Trends & Facts 7-8/05, S. 56 f).

Vor diesem Hintergrund wird eben dann meistens auf das bekannte Schneeflockensymbol hingewiesen – mit dem die Winterreifen der maßgeblichen Reifenhersteller (wdk) bereits heute gekennzeichnet sind – und damit dem Verbraucher suggeriert, dass wenn es in Deutschland zukünftig eine „angebliche Winterreifenpflicht" geben wird (die dann, wie auch immer deren rechtliche Bewertung ausfallen wird in Verbindung mit dem vorgesehenen Bußgeld, eh erst für die Saison 2006/2007 relevant würde), Winterreifen in deren Sinne nur solche wären, die mit dem Schneeflockensymbol gekennzeichnet sind.

Dementsprechend muss an dieser Stelle nochmals eindeutig darauf hingewiesen werden, dass es nach wie vor – auch bei Verabschiedung der StVO-Novelle - keine gesetzlich vorgeschriebene Winterreifendefinition (oder entsprechend vorgeschriebene Tests etc.) gibt. Nach ECE-Regelung Nr. 30, EU-Richtlinie 92/23 und § 36 StVZO werden Winterreifen ausschließlich über die entsprechende Kennzeichnung M+S, M&S oder M.S. definiert. D.h. im Umkehrschluss: Rein rechtlich gelten M+S-gekennzeichnete Reifen – auch ohne Schneeflockensymbol – nach wie vor als zulässige Winterreifen. Dies gilt übrigens auch für Ganzjahresreifen.

Bei der Reifenkennzeichnung von M+S-Reifen mit dem zusätzlichen Schneeflockensymbol handelt es sich um eine freiwillige und nicht rechtsrelevante Kennzeichnung, insbesondere der wdk-Reifenhersteller in Deutschland und Europa. Selbstverständlich ist diese – wie gesagt freiwillige – Aktion der wdk-Reifenhersteller vorbehaltlos zu unterstützen – schließlich wird hier über einen in den USA entwickelten Test eine 10% höhere Traktion auf Schnee und damit die Wintertauglichkeit der mit dem Schneeflockensymbol gekennzeichneten Reifen eindeutig nachgewiesen, der nur in Nordamerika (USA und Kanada) gesetzlich vorgeschrieben ist – da sie sowohl dem Reifenfachhandel als auch dem Verbraucher ein signifikantes Unterscheidungsmerkmal an die Hand gibt.

Das bedeutet aber auf der anderen Seite definitiv nicht, dass Winterreifen, die zur Zeit noch nicht mit diesem Symbol gekennzeichnet sind, damit automatisch geringere oder gar keine Winterreifeneigenschaften besitzen (ausgenommen selbstverständlich so krasse Fälle wie im o.g. Auto Bild-Artikel beschrieben) oder gar straßenverkehrsrechtlich in Deutschland und Europa nicht als Winterreifen gelten.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 01/2006

Eine abschließende Bemerkung sei uns noch erlaubt: Im gleichen Kontext (siehe hierzu insbesondere auch den o.g. Artikel in der Auto Bild) stellen wir fest, dass die Reifenhersteller und Journalisten die Definition von Winterreifen so zu sagen dem Gesetzgeber „in die Schuhe schieben". Das halten wir gelinde gesagt eher für unfair oder zu kurz gesprungen, denn wenn es den Reifenherstellern, hier insbesondere den wdk-Reifenherstellern, tatsächlich so ernst ist mit einer Winterreifendefinition (verbunden mit einem entsprechenden Test), dann muss schon die Frage erlaubt sein, warum bis dato immer noch keine Aktivitäten unternommen wurden, um beispielweise selbst eine Veränderung der gesetzlichen Grundlagen – z.B. Aufnahme des Tests in die ECE-Regelung Nr. 30 und damit in der Folge in die EU-Richtlinie 92/23 und den § 36 StVZO, die beide Bezug nehmen auf die ECE-R 30 – bei der UNECE in Genf in Gang zu setzen, einschließlich einer gleichfalls notwendigen Regelung zur gesetzlichen Mindestprofiltiefe (4 mm) bei Winterreifen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 01/2006

Nachschneiden von Reifen an Nutzfahrzeugen

Auch das Thema "Nachschneiden von kalt-erneuerten Reifen an Nutzfahrzeugen" wird immer wieder an die BRV-Geschäftsstelle herangetragen. Dementsprechend hier noch einmal unser Grundsatzstatement:

Die gesetzlichen Grundlagen zur Bewertung der Gesamtthematik sind für jeden Runderneuerer

das Produkthaftungs- und Gewährleistungsrecht
und
das Straßenverkehrsrecht (StVZO).

Gemäß Produkthaftungs- und Gewährleistungsrecht ist der Hersteller eines runderneuerten Reifens grundsätzlich für die Gebrauchswerteigenschaften seiner Produkte verantwortlich und muss diese entsprechend der gesetzlich vorgeschriebenen Kennzeichnungspflicht für Reifen (§ 36 Abs. 2 StVZO - "Richtlinie für eine einheitliche Kennzeichnung von Luftreifen" vom 1. Januar 1990) auch am Reifen anbringen.
Dies betrifft gleichfalls in vollem Umfang die Zusatzkennzeichnung "regroovable" nachschneidbar) oder das entsprechende Symbol gemäß ECE-Richtlinie 54, Punkt 3.1.9 in der Fassung der 2. Ergänzung vom 3. September 1998.
Das heißt, dass der Runderneuerer, insbesondere der Kalt-Erneuerer, der diese Zusatzkennzeichnung auf der Originalkarkasse belässt, auch gewährleistungsrechtlich voll haftbar dafür ist, dass der Reifen auch tatsächlich nachschneidbar ist. Für den Runderneuerer, der das Nachschneiden eines entsprechenden Reifens auch nach der Kalt-Erneuerung gewährleisten möchte, bedeutet dies, dass der Reifen eine "Grundgummistärke oberhalb des Zwischenbaus bzw. des Gürtels von mindestens 2 mm" haben muss (siehe Punkt 5.2 der "Richtlinie für das Nachschneiden von Reifen an Nutzfahrzeugen"). Andernfalls ist ein Nachschneiden gesetzlich unzulässig.
Wir empfehlen also dem Kalt-Erneuerer, sofern nicht durch den Hersteller des vorgefertigten Laufstreifens zweifelsfrei und rechtsverbindlich die Garantie abgegeben wird, dass die geforderte Grundgummistärke gegeben ist, aus gewährleistungsrechtlichen Gründen die Zusatzkennzeichnung "regroovable" durch Ausschleifen von der Originalkarkasse zu entfernen.
Dieses Vorgehen entspricht auch der vom BRV-Arbeitskreis "Reifentechnik/Autoservice" herausgegebenen "Arbeitsanweisung zum Nachschneiden von Reifen", die auf der Basis der entsprechenden Richtlinie vom 19. Juli 1996 erarbeitet wurde.

Im entsprechenden Abschnitt des BRV-Handbuches "Reifen, Räder, Recht und mehr" heißt es unter Punkt 1.4 - Ermittlung der Grundgummistärke: "Bei erneuerten Reifen mit vorgefertigten Laufstreifen sind die Grundgummistärken auf Grund der Hersteller- oder technischen Daten des Laufstreifenherstellers zugrunde zu legen. Im Fall zu geringer Grundgummistärken muss der Hersteller runderneuerter Reifen die seitliche Kennzeichnung "regroovable" durch Ausschleifen entfernen. Falls keine Anleitung oder Angaben des Reifens vorhanden sind, muss die Grundgummistärke ermittelt werden, um den Reifen nach den gesetzlichen Richtlinien nachschneiden zu können. (...) Die Grundgummistärke von mindestens 2 mm oberhalb des Zwischenbaus bzw. der oberen Gürtellage muss beim Nachschneiden erhalten bleiben."

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

§ 36 Abs. 2 StVZO Richtlinie für das Nachschneiden von Reifen an Nutzfahrzeugen am 19. Juli 1996

1. **Anwendungsbereich**
   Die Richtlinie dient der Sicherstellung einheitlicher Voraussetzungen für das Nachschneiden von Reifen von Nutzfahrzeugen, um die Verkehrssicherheit solcher nachgeschnitte ner Reifen zu gewährleisten.

2. **Einschränkungen**
   Die Verwendung von nachgeschnittenen Reifen an Pkw, an motorisierten Zweirädern und anderen Kraftfahrzeugen bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t ist unzulässig.
   An Kraftomnibussen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h sind nachgeschnittene Reifen, die dieser Richtlinie entsprechen, nur an Achsen mit Zwillingsbereifung oder an so genannten Vorlauf- oder Nachlaufachsen zulässig.

3. **Voraussetzungen**
   Reifen dürfen nur nachgeschnitten werden, wenn sie auf den Seitenwänden die Zusatzkennzeichnung "regroovable" oder das entsprechende Symbol (gemäß 3.1.9 der ECE-Richtlinie 54 in der Fassung der 2. Ergänzung vom 3. September 1989) tragen.

4. **Inspektion der Reifen**
   Vor dem Nachschneiden ist zu prüfen, ob die Reifen keine Verletzungen aufweisen. Bei größeren Schnittverletzungen oder Profilausbrüchen ist die weitere Verwendung der Reifen fachgerecht zu überprüfen sowie festzustellen, ob ein Nachschneiden noch vertretbar ist.

5. **Durchführen der Arbeiten**

5.1 Das Nachschneiden von Reifen darf nur durch qualifiziertes und sachkundiges Personal durchgeführt werden.

5.2 Reifen dürfen nur nach den von den Reifenherstellern oder Runderneuerern herausgegebenen Anleitungen nachgeschnitten werden, die detaillierte Angaben zur Reifengröße und zum Profil vorgeben. Das Nachschneiden ist nur bis zu einer Grundgummistärke oberhalb des Zwischenbaus bzw. des Gürtels von mindestens 2 mm zulässig.

5.3 Vor dem Nachschneiden ist am Reifenumfang die Stelle mit der geringsten Profiltiefe der für das Nachschneiden zulässigen Profilrillen des Reifens zu ermitteln. In Abhängigkeit von dieser Profiltiefe ist die Nachschneidetiefe am Schneidewerkzeug nach den Anleitungen des Reifenherstellers oder des Reifenrunderneuerers einzustellen.

5.4 Das Nachschneiden darf nur mit heizbaren Schneidewerkzeugen durchgeführt werden. Es sind nur abgerundete Messerformen nach Angaben der Reifenhersteller oder Reifenrunderneuerer zulässig.

5.5 Das Nachschneiden ist in jeder dafür vorgesehenen Profilrille nur einmal zulässig.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/1999

Nachschneiden von Nutzfahrzeug-Reifen sowie Reifen von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht größer als 3,5 Tonnen

Arbeitsanleitung

Beim Nachschneiden von Reifen handelt es sich um eine zeitgemäße Dienstleistung des Vulkaniseur- und Reifenmechaniker-Handwerkes. In dieser Serviceleistung stellt sich dessen Fachkompetenz in Sachen Serviceleistung, Know How und Umweltbewusstsein dar.

Folgende Kriterien sind beim Nachschneiden von Nutzfahrzeugreifen zu beachten und als Grundlage zu berücksichtigen:

Das Nachschneiden von Reifen darf nur durch qualifiziertes und sachkundiges Personal durchgeführt werde.

Die Verwendung von nachgeschnittenen Reifen an motorisierten Zweirädern und anderen Kraftfahrzeugen bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t ist unzulässig.

Es dürfen nur Reifen nachgeschnitten werden, die auf den Seitenwänden die Zusatzbezeichnung "REGROOVABLE" oder das entsprechende Symbol (gemäß 3.1.9 der ECE-Richtlinie 54 in der Fassung der 2. Ergänzung vom 3. September 1998) tragen.

Beim Nachschneiden von Reifen sind die spezifischen Anforderungen und technischen Anleitungen der Reifenhersteller und Runderneuerer zu beachten. Die Bearbeitung des Reifens ist nach ihren detaillierten Angaben zu Reifengröße und Profil mittels der von ihnen angegebenen abgerundeten Schneidemesser vorzunehmen. Eine Unterschreitung der Grundgummistärke von 2 mm ist unzulässig.

Das Nachschneiden darf grundsätzlich nur mit heizbaren Nachschneidewerkzeugen oder Geräten durchgeführt werden.

Der bearbeitende Reifen ist auf Verletzungen und andere Mängel zu prüfen:
Hierbei müssen die unten stehenden Fragen und Feststellungen grundsätzlich in die Entscheidung mit einbezogen werden! Im Zweifelsfall und bei nicht klar beurteilbaren Schäden/Schadensbildern ist von der Bearbeitung des Reifens Abstand zu nehmen:

- Sind am Reifen Schäden, wie Schnittverletzungen, Profilausbrüche oder auch z.B. mechanische oder chemische Beschädigungen durch Öle, Fette, etc. feststellbar?
- Lässt der Allgemeinzustand des Reifens (Wulst-/Reifenverschleißbild) das Nachschneiden zu?
- Zeigt der Reifen Ermüdungserscheinungen durch Überalterungsanzeichen?
- Ist das Nachschneiden des Reifens wirtschaftlich vertretbar, auch unter dem Gesichtspunkt des Erhalts der Runderneuerungsfähigkeit?

Es sind die gesetzlichen Vorschriften zu berücksichtigen und einzuhalten.
(§ 36 Abs. 2 StVZO "Richtlinie für die Beurteilung von Luftreifen" vom 29. August 1980 Stv. 13/36.25.07-00 und deren Ergänzung vom 26. Februar 1993 Stv. 13/36.25.07-00124Va92 und "Richtlinie für das Nachschneiden von Reifen an Nutzfahrzeugen" vom 19. Juli 1996.)

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/1999

Arbeitsanweisung zum Nachschneiden von Reifen

1. Kontrolle

1.1. Prüfung des Reifens

Den Reifen durch Sichtkontrolle auf Beschädigungen von Lauffläche und Seitenwänden, auf Defekte, Verletzungen durch Anprall und Einfahrschäden prüfen. Festgestellte Schäden sind deutlich zu kennzeichnen.
Den Reifen nach den festgestellten Beurteilungskriterien entweder einer eventuellen Reparatur zuführen, austauschen oder der weiteren Bearbeitung zuführen.

1.2 Kontrolle der nachzuschneidenen Profilrillen

Die nach den technischen Angaben des Reifenherstellers, des Runderneuerers oder des Laufflächenmaterialherstellers zu bearbeitenden Profilrillen auf Fremdkörper, z.B. Metallspäne, Steine, etc. hin untersuchen und säubern.

1.3 Ermittlung der vorhandenen Restprofiltiefe

Die Stelle mit der niedrigsten Profiltiefe der zu bearbeitenden Rille(n) des Reifens ermitteln und als Grundlage für die Tiefeneinstellung des Schneidewerkzeuges heranziehen.

1.4 Ermittlung der Grundgummistärke

Bei erneuerten Reifen mit vorgefertigten Laufstreifen sind die Grundgummistärken auf Grund der Hersteller- oder der technischen Daten des Laufstreifenherstellers zugrunde zu legen.
Im Falle zu geringer Grundgummistärken muss der Hersteller runderneuerter Reifen die seitliche Kennzeichnung "REGROOVABLE" durch Ausschleifen entfernen.

Falls keine Anleitungen oder Angaben des Reifenherstellers oder Runderneuerers zum Nachschneiden des Reifens vorhanden sind, muss die Grundgummistärke ermittelt werden, um den Reifen nach den gesetzlichen Richtlinien nachschneiden zu können. Hierzu ist an der Stelle mit der geringsten Profiltiefe des Reifens eine Messprobe mittels geeigneten Werkzeuges (z.B. Nadelpiker, dünner Vorstecher) vorzunehmen und auszuwerten. Die Grundgummistärke von mindestens 2 mm oberhalb des Zwischenbaus bzw. der oberen Gürtellage muss beim Nachschneiden erhalten bleiben.

2. Bearbeitung des Reifens

Die Arbeitsanweisung zum Nachschneiden von Reifen des jeweiligen Herstellers auswählen und das Nachschneidewerkzeug nach seinen Angaben bezogen auf Messergröße und Profiltiefe einstellen oder aufgrund der ermittelten Grundstärke und des Restprofils die Einstellungen vornehmen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/1999

2.1 Nachschneiden des Reifens

Es sind alle Rillen und Profileinschnitte nach Herstellerangaben oder nach den gesetzlichen Richtlinien des § 36 StVZO mittels geeigneter, abgerundeter Nachschneidemesser nachzuschneiden.
Das Schneidemesser ist so auszuwählen, dass es beim Nachschneiden gänzlich im Gummi der noch vorhandenen Profilrille geführt wird, um eine Überhitzung mit eventuell entstehenden Folgeschäden zu vermeiden.

Es ist ferner darauf zu achten, dass die Schneidegeschwindigkeit des Werkzeuges so geführt wird, dass eine Überhitzung oder gar ein Glühen des Messers verhindert wird. Im Falle von Überhitzungsanzeichen des Nachschneidemessers ist die Einstellung des Gerätes, falls möglich, um ein bis zwei Stufen zu verringern oder die Vorschubgeschwindigkeit zu erhöhen.

3. Fertigstellen des Reifens und Endkontrolle

Abschließend alle Gummirückstände aus den nachgeschnittenen Profilrillen entfernen und den Reifen noch einmal in allen Bereichen auf Fehlerfreiheit und Zulässigkeit gemäß § 36 hin prüfen.

Verfasser: Michael Immler, Sachverständiger für das Vulkaniseur-Handwerk

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/1999

Merkblatt zum Umgang mit Fahrzeugen, die mit Navigationssystemen ausgerüstet sind

Was muss der Reifenfachhandel wissen, wenn er mit Fahrzeugen zu tun hat, die über ein Navigationssystem verfügen?

1. Fahrzeuge mit Navigationssystem ab Werk

a) Bei neueren Fahrzeugen entstehen beim Radwechsel mit gleicher Felgen- und Reifengröße keine Probleme, da die Wegstreckenzählung über die Sensorik des ABS-Systems erfolgt.
b) Bei Veränderungen der Reifen- und Felgengröße treten Probleme auf, da der Abrollradius verändert wird. Das Navigationssystem muss in diesem Fall neu kalibriert werden.
c) Der Profilabrieb im Fahrbetrieb hat nur geringe Einflüsse, da das Navigationssystem sich bei kleinen Abweichungen selbst kalibriert.

2. Fahrzeuge mit Navigationssystem als Nachrüstpaket (ältere Ausführung)

Fahrzeuge, bei denen das Navigationssystem nachträglich eingebaut wurde, können für den Reifenfachhandel enorme Probleme verursachen, da bei Nachrüstungen Magnetstreifen auf das Felgenbett geklebt werden. Überwiegend befinden sich diese Magnetstreifen auf den Rädern der nicht-angetriebenen Achse.
Als Gegenstück zum Magnetstreifen gibt es einen Sensor.
Es muss deshalb auf Folgendes geachtet werden:

- Die geklebten Magnetstreifen im Felgenbett dürfen nicht verletzt werden.
  Deshalb
  a) Beim Abdrücken mit der Abdrückschaufel und beim Aufspannen des Rades penibel darauf achten, dass die Abdrückschaufel nicht abrutscht und die Magnetstreifen verletzt oder abreißt.
  b) Beim Montieren und Demontieren ist darauf zu achten, dass die Spannbacken die Magnetstreifen nicht beschädigen oder gar abreißen.
- Die Räder mit Magnetstreifen und die Achse, an der der Sensor befestigt ist, markieren, damit die entsprechenden Räder wieder auf die gleiche Achse montiert werden.

Hinweis:
Sollten Sie als Reifenfachhändler selbst ein solches Navigationssystem einbauen, sollten Sie alle vier Räder mit einem Magnetstreifen ausstatten.
Bei Veränderungen der Raddimension - sei es Felgen- oder Reifendimension - verfahren Sie wie in 1b) beschrieben.
Zusätzlich auf den Sitz des Sensors achten. Dieser muss ggf. ebenfalls an die neue Raddimension angepasst werden.

3. Fahrzeuge mit Navigationssystem als Nachrüstpaket (neue Ausführung)

Die neuen Navigationssysteme werden nachträglich ohne Sensoren an Rad und Bremse eingebaut. Damit entfallen die unter 2. genannten Punkte.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2000

Niederquerschnittsreifen für Nutzfahrzeuge

Auf der Antriebsachse soll die herkömmliche Zwillingsbereifung bei Nutzfahrzeugen durch einen einzigen breiten, extrem tragfähigen Reifen ersetzt werden. Continental nennt diese Pneus "**Super Singles**", bei Bridgestone/Firestone heißen sie "**Greatec Mega Drive (GMD)**", bei Fulda "**Multiton**" etc. Sie enthalten optional auch Notlauf- bzw. Luftdrucküberwachungssysteme.

Für Flotten stellt dieser technologische Neuerung eine Effizienzsteigerung dar. Bis zur offiziellen Einführung dieser Reifen wird es allerdings noch einige Zeitlang dauern, so soll z.B. die Serienproduktion bei Bridgestone/Firestone Mitte des Jahres 2002 beginnen. Die Entwickler der superbreiten Reifen verweisen konkret auf Einsparpotenziale im Hinblick auf Verbrauch, Handlingeigenschaften, Gewicht und Platz. So soll der im Vergleich zur Zwillingsbereifung um ca. 15 Prozent gesenkte Rollwiderstand beim Kraftstoffverbrauch deutlich spürbar sein (zwischen zwei bis vier Prozent).

Die Reifen wiegen zwischen 80 und 110 Kilogramm (inklusive Felge) weniger und sind etwa 20 Prozent schmaler als die Zwillingsreifen. Das gestattet Nutzfahrzeugherstellern eine Vergrößerung der Nutzfläche. Zudem kann die Auftragsfracht aufgrund des reduzierten Systemgewichts um ein entsprechendes Gewicht erhöht werden. Andererseits entsteht mehr Freiraum für größere Tanks bzw. auch für neue Fahrwerkskonzepte. Und es ermöglicht den Lkw-Bauern die Realisierung breiterer Chassis.

Die Neuen sollen darüber hinaus nach ihrem Reifenleben weniger nicht-recycelbaren Abfall erzeugen. Bei Bridgestone spricht man von einem bis zu 25 Prozent geringeren Reststoffanteil.

Die Laufleistung der "neuen Dicken" soll sowohl im Neuzustand als auch nach einer Runderneuerung bis zu 250.000 Kilometer betragen.

Zum Preis haben sich die Reifenhersteller noch nicht definitiv geäußert.

Eine nachträgliche Umrüstung von Zwillings- auf Niederquerschnittsreifen ist voraussichtlich nicht ohne weiteres möglich. Dazu wäre eine andere Achskonstruktion notwendig. Die Reifenhersteller sind diesbezüglich mit den einschlägigen Achs- und Lkw-Herstellern im Gespräch. Ziel der Bemühungen wird eine einheitliche Rundum-Bereifung sein.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

Nitrosamine

Der BRV hat in den letzten Jahren permanent auf diese Problematik in unserer Branche hingewiesen und allen Mitgliedern stand bis dato die entsprechende Dokumentation bzw. der Leitfaden "Nitrosamine" zur Verfügung gestellt. In der Dokumentation musste zum Teil aber noch von Hypothesen ausgegangen werden, da die entsprechende TRGS (Technische Richtlinie Gefahrstoffe) 552 "Nitrosamine" noch nicht vollständig überarbeitet war.

Im März 1996 hat nun das Bundesministerium für Arbeit mit dem Bundesarbeitsblatt 3/1996 die Neufassung der TRGS 552 "Nitrosamine" in Kraft gesetzt und veröffentlicht.

Deshalb seien an dieser Stelle nochmals die wichtigsten und für den Reifenhandel relevanten Fakten in Bezug auf die Nitrosaminproblematik dargestellt.

1 Die TRGS 552 spricht nach Nummer 2 Abs. 4 von "Bereichen, in denen Nitrosamine nach heutigem Wissen unvermeidbar entstehen und für die das Expositionsverbot (Beschäftigungsverbot) nach Nummer 2 Abs. 1 nicht (!) gilt:

Industriezweig	Arbeits-/Produktionsbereich	kritische Arbeitsbereiche
Gummiindustrie (relevant für den Reifenfachhandel)	Abwiegen, Mischen, Halbzeugverarbeitung, Nachbehandlung, Lagerung, Vulkanisation	Kalander, Extrusionsanlagen, Salzbäder, Vulkanisierung in Formen, Lagerung von technischen Gummiartikeln sowie Reifen

Auf dieser Grundlage ergibt sich die Ermittlungs- und Überwachungspflicht des Unternehmers gemäß § 18 Abs. 1 der Gefahrstoffverordnung, d.h. der Unternehmer muss auf seine Kosten Messungen der Nitrosaminkonzentration in seinen Unternehmensbereichen

- Runderneuerung (und Materiallagerung) und
- Reifenläger

nach TRGS 402 vornehmen lassen.
(Ein Auszug außerbetrieblicher Messstellen, die beauftragt werden können, liegt in der BRV-Geschäftsstelle vor.)

Im Rahmen der Aufsichts- und Beratungspflicht gegenüber ihren Mitgliedsunternehmen (Arbeitsbereichanalysen) werden die Erstmessungen von den messtechnischen Diensten der Berufsgenossenschaften in Zusammenarbeit mit dem berufsgenossenschaftlichen Institut für Arbeitssicherheit für ihre Mitgliedsunternehmen kostenlos durchgeführt. Damit genügen sie als Unternehmer im ersten Schritt dem § 18 Abs. der Gefahrstoffverordnung - Überwachungspflicht. Sollten sich allerdings daraus regelmäßige Kontrollmaßnahmen notwendigerweise ergeben, sind diese sowohl vom Unternehmer zu veranlassen als auch kostenseitig zu tragen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

2 Die TRGS 552 vom März 1996 legt nun endgültig die Technische Richtkonzentration (TRK-Wert) fest. Sie lautet grundsätzlich **1 µg/m³ bzw. 0,001 µg/m³**. Das heißt, dass in den Bereichen Runderneuerung und Reifenläger, in denen eine Nitrosaminkonzentration unter 1 µg/ m3 bzw. 0,001 µg/m² gemessen werden, keine besonderen Schutzmaßnahmen etc. notwendig sind.

3 In der Praxis bezogen auf unsere Branche wird aber unter Umständen in den Bereichen
- **"Vulkanisation und nachfolgende Arbeitsverfahren einschließlich Lagerung für technische Gummiartikel"** - sprich: Runderneuerung und insbesondere
- **"Altlager von Reifen, genutzt vor 1992"**

aus den Erfahrungen heraus die Nitrosaminkonzentration höher liegen. Dem entspricht die neue TRGS 552 im Punkt 3.3 und legt für diese Bereiche die Technische Richtkonzentration (TRK-Wert) auf **2,5 µg/m³ bzw. 0,0025 µg/m³** fest.

Das heißt, dass in den Bereichen Runderneuerung und Reifenläger, in denen eine Nitrosaminkonzentration von 1 µg/m³ bzw. 0,001 µg/m³ oder mehr bis zum Grenzwert 2,5 µg/ m³ bzw. 0,0025 µg/m³ gemessen wird, diese zwar de facto zulässig ist, der Unternehmer aber auf Grundlage der einschlägigen Vorschriften (Gefahrstoffverordnung §§ 16 und 36 in Verbindung mit der TRGS 552 N-Nitrosamine und der Unfallverhütungsvorschrift (UW) 35 "Umgang mit krebserregenden Stoffen") verpflichtet ist, folgende Maßnahmen zu treffen:

* Schriftliche Erfassung der Arbeitnehmer, die in den Bereichen (Runderneuerung/Lager) arbeiten, bzw. beschäftigt werden
  - Name, Vorname, Geburtsdatum, Anschrift;
  - Beginn der Beschäftigung;
  - Beschreibung der Beschäftigung und der Arbeitsbereiche;
  - ggf. Ende der Beschäftigung.

* Die Arbeitszeit in diesen Bereichen ist täglich auf acht Stunden und wöchentlich auf 40 Stunden zu begrenzen (bei Vierschichtbetrieb 42 Stunden pro Woche im Durchschnitt von vier aufeinander folgenden Wochen).
* Verbot der Beschäftigung von Jugendlichen.
* Verbot des Essens, Trinkens und Rauchens in diesen Bereichen.
* Bereitstellung von geeigneten Atemschutzgeräten (z.B. Halbmasken mit Kombinationsfiltern, sowie kombinierte, filtrierende Halbmasken des Typs FFA1-P2).
* Erstellung einer Betriebsanweisung.
* Unterrichtung der Arbeitnehmer über die Messergebnisse und aktenkundige Empfehlung des Tragens von Atemschutzgeräten (bei Konzentrationswerten von 1 µg/m³ bzw. 0,001 mg/m³ oder mehr!)
* Durchführung von Kontrollmessungen in den vorgeschriebenen Zeitabständen nach TRGS 402 (mindestens alle 64 Wochen).

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

4 Wird der in der neuen TRGS 552 in Punkt 3.3 bereits genannte TRK-Wert (Technische Richtkonzentration) von 2,5 µg/m³ bzw. 0,0025 µg/m³ erreicht und überschritten, sind vom Unternehmer folgende zusätzliche Maßnahmen (zu den unter Punkt 3 genannten) zu treffen:

* Gemäß UW 37 § 4 Abs. 1 und § 8 Abs. 1 ist dafür zu sorgen, dass der Gesundheitszustand von Personen, die in diesen Bereichen der Einwirkung von Nitrosaminen ausgesetzt sind, durch arbeitsmedizinische Vorbeugungsuntersuchungen überwacht wird. Bei Versicherten, die noch nicht untersucht wurden, ist diese nachzuholen. Diese Untersuchungen sind von einem ermächtigten Arzt durchführen zu lassen, die Ergebnisse sind in Vordrucken festzuhalten, die in Kopie der Berufsgenossenschaft einzureichen sind. (Adressen von Ärzten und entsprechende Vordrucke sind bei den Berufsgenossenschaften erhältlich.)

* Aktenkundige Belehrung der Arbeitnehmer über die Tragepflicht von Atemschutzgeräten.

* Installation von technischen Lüftungsanlagen zur Senkung der Nitrosaminkonzentration (gemäß TRGS 552 Punkt 4.1 Technische Schutzmaßnahmen, Abschnitt (4) bis (7)).

5 Insbesondere der letzte Abschnitt des Punktes 4 - Installation von technischen Lüftungsanlagen - hat in der unmittelbaren Vergangenheit (auch in Veröffentlichungen der TRGS 552 in 3/1996) für Verunsicherung gesorgt, da bis dato keinerlei begründete und belegte Erfahrungen zur Konzipierung und Dimensionierung einer solchen Lüftungsanlage vorlagen, um die wirksame Absenkung der Nitrosaminkonzentration zu gewährleisten. Die Berufsgenossenschaft Großhandel und Lagerei hat dazu von März 1994 bis Juni 1996 mit Unterstützung des BRV einen praktischen Großversuch im Reifenlager eines BRV-Mitgliedbetriebes durchgeführt. Dessen Abschlussbericht " Technische Lüftungsanlagen in einem nitrosaminbelasteten Reifenlager" wurde mit Datum 17. Februar 1997 nun vorgelegt: "Als Ergebnis der durchgeführten Untersuchungen ist zusammenfassend festzustellen, dass bei Dauerbetrieb der Lüftungsanlage - ein solcher ist insbesondere in den Sommermonaten zu empfehlen, in denen die Nitrosaminkonzentration bis zum vierfachen über der Konzentration in der kalten Jahreszeit liegt - ein zweifacher Luftwechsel pro Stunde ausreichend ist, den TRK-Wert für Nitrosamine sicher zu unterschreiten."

6 Abschließend sei vermerkt, dass die BRV-Geschäftsstelle parallel zu den inhaltlichen Problemen der Nitrosaminproblematik durch unseren Justitiar den rechtlichen Anspruch auf den Ersatz der Belastungen des Reifenfachhandels (Kosten für technische Entlüftungen und Sonderabschreibungen für Gebäude etc.) durch den Verursacher (Reifenhersteller, Materiallieferanten, etc.) nach dem Produkthaftungsgesetz hat überprüfen lassen. Leider ohne den erwünschten positiven Bescheid, d.h. Ansprüche nach dem Produkthaftungsgesetz im Hinblick auf die erwartenden Umrüstkosten etc. sind nicht gegeben.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

Die entsprechenden Unterlagen

* TRGS 552 Nitrosamine vom März 1996 und
* Abschlussbericht "Technische Lüftungsmaßnahmen in einem nitrosaminbelasteten Reifenlager" der BG Großhandel und Lagerei vom Februar 1997

können in der BRV-Geschäftsstelle angefordert werden.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

Technische Regeln für Gefahrstoffe

Nitrosamin-Grenzwerte neu festgelegt

Nitrosamine sind krebserzeugende Substanzen, die aus Nitriten und Aminen bestehen. Eine grundsätzlich unschädliche Konzentration kann für Nitrosamine ebenso wenig wie für andere krebserregende Stoffe ermittelt werden. Jedoch nimmt die mutmaßliche kanzerogene Wirkung ab, wenn die aufgenommene Menge abnimmt.
In der Umwelt des Menschen kommen Nitrosamine in vielen Bereichen vor, u.a. in Nahrungsmitteln, Tabak, Kosmetika, Bedarfsgegenständen aus Latex. In der Gummiindustrie allgemein werden aminhaltige Chemikalien als Vulkanisationsbeschleuniger verwendet, die während des Produktionsprozesses zu Nitrosaminen umgewandelt werden können. Andere Gummichemikalien wie etwa Nitrosodiphenylamin oder Nitritsalzbäder wirken als Nitrosierungsmittel. Sie setzen Stickoxide frei, die dann die verwendeten Amine oder Aminderivate in Nitrosamine umwandeln. Weil damit auch Beschäftigte in bestimmten Branchen einer Gefährdung ausgesetzt werden, unterliegen Nitrosamine einer Technischen Regel für Gefahrstoffe (abgekürzt TRGS; in diesem Fall der so genannten TGRS 552), erarbeitet vom Ausschuss für Gefahrstoffe, der das Bundesarbeitsministerium in Fragen des Arbeitsschutzes berät.

In diesem Zusammenhang hat der wdk (Wirtschaftsverband der Deutschen Kautschukindustrie) in seinem online-Newsletter vom 1. März 2008 gemeldet, dass kürzlich neue Grenzwerte für die Nitrosaminbelastung am Arbeitsplatz festgelegt wurden. Die Änderung war durch die Neufassung der Gefahrstoffverordnung vom 01.01.2005 notwendig geworden. Für den Bereich Technische Elastomer-Erzeugnisse sollen zukünftig 1 µg/m3, für den Bereich Reifen 0,5 µg/m3 (Ausnahme: Reifenläger, auch hier liegt der Wert bei 1 µg/m3) der Technische Richtwert sein. Die Verabschiedung der geänderten TRGS 552 wurde laut wdk noch im März erwartet, war aber bei Redaktionsschluss der vorliegenden Ausgabe von Trends & Facts noch nicht erfolgt. Was das Thema „Nitrosamine" für den Reifenhandel in der Praxis bedeutet, ist im BRV-Handbuch „Reifen, Räder, Recht und mehr..." unter dem gleichlautenden Stichwort ausführlich beschrieben.
Die aktuell geltende TGRS 552 können Interessenten auf der Website der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin einsehen. Die Adresse ist http://www.baua.de, zu der Regelung gelangt man, indem man nacheinander die Menüpunkte „Themen von A-Z", „Gefahrstoffe" und „TRGS" aufruft.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2008

Nitrosaminkontaminierte Gebäude - Verfahren zur Sanierung

Anfang November 1998 legte die Berufsgenossenschaft Großhandel und Lagerei den folgenden Sachstandsbericht zu möglichen Verfahren zur Sanierung nitrosaminkontaminierter Gebäude vor:

1. Ein derzeit noch laufendes **Forschungsprojekt befasst sich mit der Kontamination von Mauerwerken und Gebäudeteilen durch Nitrosamine und mögliche Sanierungsmaßnahmen.** Daran beteiligt sich die BG Chemie, das berufsgenossenschaftliche Institut für Arbeitssicherheit, das Deutsche Institut für Kautschuktechnologie in Hannover sowie die Technische Universität Hamburg-Harburg. Ferner wirken in diesem Forschungsprojekt die Fa. Imparat Farbwerke Iversen und Mähl GmbH & Co. in Hamburg mit.

Der entwickelte Sanierungsprozess gliedert sich in mehrere Schritte

a) Mechanische Vorbehandlung und Reinigung der Bausubstanz (u.a. auch Entfernen organischer, kontaminierter Materialien).
b) Durchführung einer chemischen Vorbehandlung um und auf dem Mauerwerk durch eine Säurebehandlung mit Hexafluorkieselsäure.
c) Aufbringen einer Versiegelungsschicht, die wasserdurchlässig ist.
d) Aufbringen eines speziellen Schutzanstriches mit Füllstoffen, die so gewählt sind, dass sie einen Absorptionseffekt für Nitrosamine haben.

Das geschilderte Sanierungsverfahren lässt sich jedoch nicht bei jeder Gebäudesubstanz anwenden. Langzeitmessungen über den zeitlichen Verlauf der Nitrosaminkonzentration in derart sanierten Gebäuden liegen nicht vor.

BRV-Mitglieder können den Abschlussbericht der Studie im internen Download-Bereich der BRV-Homepage unter dem Menüpunkt "Studien" abrufen.

2. Eine weitere Sanierungsmöglichkeit besteht in der **Verwendung von Isoliertapete bzw. Isolierfolie** der Firma Valutect Umwelttechnik Handels GmbH, Hamburg. Sanierungsmaßnahmen mit diesen Hilfsmitteln wurden schon mehrfach durchgeführt (z.B. bei Pirelli, Michelin und Continental!).
   Das vorliegende Datenmaterial über Sanierungsmaßnahmen mit genannter Tapete bzw. Folie zeigt eine deutliche Absenkung der Konzentration an Nitrosaminen sowohl im Lager- als auch im Bürobereich unter 1/10 des Grenzwertes von 1 $\mu g/m^3$. Messungen über einen längeren Zeitraum liegen noch nicht vor.

3. Nach Auskunft des Deutschen Instituts für Kautschuktechnologie befindet sich derzeit auch eine so genannte "**Permasorbtapete**" in der Erprobung. Aktivkohle soll bei diesem Verfahren die aus dem Mauerwerk austretenden Nitrosamine absorbieren. Messergebnisse im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen oder Laborwerte liegen nicht vor.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/1999

Obhutspflichten des Werkstattbetriebes: ZDK-Merkblatt abrufbar

Wer haftet, wenn ein Kundenfahrzeug, das zur Reparatur oder zur Umrüstung abgegeben wurde, beschädigt oder gestohlen wird?

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) hat ein Merkblatt herausgegeben, das einen guten Überblick über die Obhutspflichten und die Reichweite der Haftung des Werkstattbetriebes gibt. Angereichert wird das Merkblatt durch einige Urteile zu dem Thema.

Mit freundlicher Zustimmung des ZDK hat der BRV dieses Merkblatt auf seiner Website (brv-bonn.de) auch für seine Mitglieder zum Download bereitgestellt unter:

Mitglieder-Login / Downloads / Recht (reifenfachhandelsbezogen) / Obhutspflichten in der Kfz-Werkstatt

© Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2014

B2C-Plattformen für den Reifenhandel – BRV Kriterienkatalog
Online-Handel

Der BRV-Arbeitskreis Betriebswirtschaft hat einen Kriterien- und Anforderungskatalog entwickelt, der bei der Antwort auf folgende Fragen hilft:

1. Über welche Portale können auskömmliche Produkt- und Dienstleistungserträge für den Reifenfachhandel generiert werden?
2. Bei welchen Portalen bestehen betriebswirtschaftliche Risiken und bei welchen Portalbetreibern wird der Reifenfachhandel nur als reiner „Schrauber" gesehen?

Der Distributionsanteil des Online-Handels (B2C) im Pkw-Reifenersatzgeschäft lag 2009 nach der BRV-Distributionsanalyse im Bundesdurchschnitt bei knappen fünf Prozent. Dies sind zumeist rein preisorientierte Käufer, die man mit den regulären Preisen im Hofgeschäft überwiegend nicht erreichen kann.

Die erste Frage, die sich deshalb jeder stellen muss, der über das Internet Reifen an Endverbraucher verkaufen möchte, sollte also sein: Will ich das wirklich?

Dazu muss man sich klar machen:
- Wettbewerber auf diesem Markt sind oftmals reine Versender ohne eigenes Lager und Personal und somit Firmen mit extrem schlanken Kostenstrukturen.
- Preistransparenz und Preisdruck sind im Internet extrem hoch.
- Auskömmliche Roherträge sind dadurch nur schwer zu erwirtschaften.
- Der Zeitaufwand für Datenpflege und Aktualisierung ist sehr hoch.
- Es können Zielkonflikte zwischen preisaggressiver Internetvermarktung und hochpreisiger Hofvermarktung entstehen.

Wer sich für die Onlinevermarktung entscheidet, dem bleibt im Grunde nur die Möglichkeit, sich einem bestehenden Konzept anzuschließen. Denn die Entwicklung und Pflege eines eigenen Onlineshops ist extrem komplex, zeitaufwändig und teuer und deshalb für einen normalen Reifenfachhandel kaum zu leisten.

Grundsätzlich kann man drei Arten von B2C-Portalen unterscheiden:
1. Reine Verkaufsplattformen mit angeschlossenen, eigenständigen Montagepartnern. Typisches Beispiel für diese Art von Onlinevermarktung ist z. B. Reifendirekt.de von Delticom.
2. Verkaufsplattformen, bei denen ein Anbieter Reifen und Dienstleistung liefert. Zumindest beim Kunden entsteht der Eindruck, dass Reifen und Dienstleistung aus einer Hand geliefert werden. Tatsächlich jedoch erfolgt bei diesen Plattformen die Belieferung des Händlers oft erst nach Auftragserteilung durch eine angeschlossene Grosshandelsplattform. Beispiel einer solchen Plattform ist z.B. Reifen-vor-Ort.de, die auf tyre24.de basiert.
3. Verkaufsplattformen, bei denen der Kunde Reifen und Montage an einen Partner bezahlt, die Leistungen aber von unterschiedlichen Vertragspartnern erbracht werden. Ein typisches Beispiel dieser relativ neuen Art von Endverbraucherplattform ist popgom.de.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2011

Das einzige Kriterium, nach dem Reifenhändler den Nutzen einer B2C-Plattform beurteilen, sollte der zusätzliche Ertrag sein. Den besten Ertrag erzielt der Plattform-Partner, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Erträge am Produkt sind möglich,
- Erträge an den Dienstleistungen sind gewährleistet,
- ein hinreichender Bekanntheitsgrad der Plattform ist gegeben.

Darüber hinaus muss aus der Sicht des Fachhändlers ein vernünftiger Ablauf des Auswahl-, Beratungs- und Kaufprozesses möglich sein.

Basierend auf diesen Kriterien hat der BRV für seine Mitglieder als einfaches Werkzeug eine Tabelle mit Fragen entwickelt, mit deren Hilfe die angebotenen B2C-Plattformen mittels eines Punktesystems individuell bewertet werden können. Die Fragen sind in drei Bereiche gegliedert:

1. **Auf welcher Basis wird eigentlich verkauft?**
   Wichtig ist natürlich, wie viele und wessen Läger hinter dieser Plattform stehen. Für die Entscheidung kann aber auch wichtig sein, wem die zu beurteilende Plattform gehört. Stehen Händler dahinter, Makler oder die Industrie? Da jedoch die Interessenlage der Entscheider bei diesen allgemeinen Informationen sehr unterschiedlich ist, kann in der Matrix für diese zwei Punkte keine allgemein gültige Bewertung erstellt werden. Dennoch kann jede dieser Fragen entscheidungsrelevant sein.

2. **Allgemeine Bewertung der Plattform**
   Hier werden zahlreiche Punkte abgefragt, z.B. welche Betriebsformen sich dieser Plattform anschließen dürfen, wie die Qualifikation des Anbieters dokumentiert wird und wie verhindert werden kann, dass sich unqualifizierte Anbieter einbringen. Im Idealfall sollten nur Reifenfachhändler oder Kfz-Fachbetriebe Zugang haben, ein Bild sowie die Beschreibung des Leistungsspektrums des Anbieterbetriebes sollten obligatorisch sein. Dieser Qualitätsanspruch muss vom Plattformanbieter intensiv beworben werden.
   Weitere wichtige Aspekte, die in diesem Block abgefragt bzw. beurteilt werden, sind etwa Informationsgehalt und Benutzerführung aus Sicht der Kunden, Möglichkeiten zur unternehmensindividuellen Preiskalkulation und Festlegung des Produktportfolios, zur Einpflege eigener Lagerbestände und Kalkulation unternehmenseigener Dienstleistungspreise sowie die Frage nach der Zahlungsart.

3. **Wie viele lokale Wettbewerber sind bereits auf der Seite und auf welchem Preisniveau für Reifen und Dienstleistungen operieren sie vor Ort.**
   Auf diese Zahlen sollte man Rücksicht nehmen. Das kann auch heißen, dass man im Einzelfall aufgrund ungenügenden Ertragspotenzials von der Teilnahme an einer Plattform absehen sollte!

In jeder Zeile der Tabelle können zwischen einem und drei Punkte vergeben werden. Nach der Beantwortung aller Fragen erhalten Nutzer des BRV-Kriterienkatalogs dann mittels einer integrierten Gewichtung eine Punktezahl, deren Höhe eine objektive Einschätzung dieser Plattform unter besonderer Berücksichtigung ihrer eigenen Gegebenheiten ermöglicht.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2011

Die Liste der im Katalog enthaltenen Kriterien erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Darüber hinaus können die individuell verschiedenen Voraussetzungen des Reifenfachhandels und regionale Marktgegebenheiten bei jedem Händler zu abweichenden Ergebnissen führen.

Es sollte aber dennoch die Grundaussage gelten: „Je höher der Ertrag, desto besser ist die Plattform für den Händler!"

BRV-Mitgliedern steht der Kriterienkatalog mit einer Anleitung zum Ausfüllen im internen Downloadbereich der BRV-Homepage zur Verfügung unter:

Mitglieder-Login/Downloads/Sonstiges/Kriterien zur Beurteilung einer B2C-Reifenvermarktungsplattform durch den Reifenfachhandel

Möglich	Erreicht	reifen-vor-ort.de	abzuraten	unentschieden	positive Beurteilung
5.610	4.510	Punkte wurden erreicht im allgemeinen Teil			X
750	450	Punkte wurden erreicht im Bereich lokaler Händler		X	
6.360	4.960	Gesamtbeurteilung		X	

Möglich	Erreicht	reifendirekt.de	abzuraten	unentschieden	positive Beurteilung
5.610	3.820	Punkte wurden erreicht im allgemeinen Teil		X	
750	250	Punkte wurden erreicht im Bereich lokaler Händler	X		
6.360	4.070	Gesamtbeurteilung		X	

Möglich	Erreicht	popgom.de	abzuraten	unentschieden	positive Beurteilung
5.610	3.390	Punkte wurden erreicht im allgemeinen Teil		X	
750	400	Punkte wurden erreicht im Bereich lokaler Händler	X		
6.360	3.790	Gesamtbeurteilung		X	

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2011

Online-Vertrieb von Reifen und Felgen
Muster-AGB sind nicht empfehlenswert

Zahlreiche BRV-Mitglieder verkaufen ihre Waren an gewerbliche Kunden über ihre Internetshops und beabsichtigen, in Zukunft über ihre Portale auch an private Endverbraucher zu vermarkten.
Im Zuge dieser Überlegungen wurde an den BRV auch die Frage gerichtet, ob der Verband auch Allgemeine Geschäftsbedingungen (Muster-AGB) formuliert hat, die die Kriterien des Fernabsatzgesetzes berücksichtigen.
Des Weiteren wurde von anfragenden Unternehmen darauf hingewiesen, dass es Unternehmen gäbe, die in Anbetracht der sich ständig ändernden rechtlichen Anforderungen für Betreiber von Webseiten/Shops eine Art „Flatrate" für die Erstellung und Aktualisierung der AGB anböten. Außerdem überprüfen diese Firmen in regelmäßigen Abständen die Rechtssicherheit der veröffentlichten Informationen. Hier schloss sich die Frage an, ob der BRV einen solchen Service auch anbieten könne.

Nachstehend die Stellungnahme des BRV:
Der gesamte elektronische Geschäftsverkehr, dazu gehört vollständig und in erster Linie der Online-Vertrieb über eigene wie auch fremde Plattformen, wird vom Gesetz unter das Recht der Fernabsatzverträge gestellt.
Für die Geschäftsanbahnung und -abwicklung mit Verbrauchern schreibt das Gesetz in den Paragraphen 312 c ff BGB sehr umfangreich Informationspflichten vor, eingeschlossen eine eingehende Belehrung über Widerrufs- und (gegebenenfalls) Zurückgaberecht, zudem müssen Sicherungsmaßnahmen getroffen werden, die den per Internet kaufenden Kunden vor Irrtümern schützen.

Zu den Details der Informations- und Nachweispflichten gibt es die umfangreiche BGB-Informationsverordnung, die unter vielem anderen ein Muster für die Widerrufsbelehrung enthält. Ein derartiges Muster war vom Verordnungsgeber schon vor längerer Zeit vorgesehen worden, hat aber in der Rechtsprechung keinen Bestand gehabt, sodass dieses Muster neu gestaltet und in die Verordnung eingeführt wurde, zugleich versehen mit nicht weniger als elf einzelnen Punkten für „Gestaltungshinweise". Diese sollen helfen, die im Fernabsatzgeschäft nötigen Belehrungen an das individuelle Geschäft des jeweiligen Unternehmens anzupassen. Eine allgemein gültige „Form" gibt es also nicht.

Bei allem Verständnis für den Wunsch nach einer entsprechenden Vorgabe oder Empfehlung durch den BRV rät unserer Justiziar hiervon ab. Die Gestaltung der AGB im E-Commerce, und vor allem die Einhaltung der auf das konkrete Unternehmen bezogenen Informationspflichten, muss nach dem Stand von Gesetz und Verordnung und vor allem nach der Strenge der Rechtsprechung individuell durch die jeweiligen Berater erstellt werden.
Eine allgemein gehaltene Empfehlung des BRV für seine Mitglieder, die auf ein Einzelunternehmen möglicherweise nicht passt, würde nach Aussage von Herrn Rechtsanwalt Dr. Wiemann ein doppeltes Risiko auslösen: Ein Verstoß gegen die Informationspflichten wäre zugleich ein Wettbewerbsverstoß und könnte (kostenpflichtig) abgemahnt werden. Eine unzulässige oder fehlerhafte Widerrufsbelehrung führt dazu, dass das Widerrufsrecht des Verbrauchers nicht auf die übliche 14-Tage-Frist beschränkt ist, sondern ausgedehnt werden könnte auf sechs Monate. Damit würde sich der BRV zwangsläufig zugleich Regressforderungen aus Mitgliedsunternehmen ausgesetzt sehen.

Das „Muss" zur individuellen Gestaltung von E-Commerce-AGB ist auch Grund für uns, dem Thema „Flatrate" für die Erstellung und Aktualisierung der E-Commerce-AGB, die einige Unternehmen anbieten, nicht näher zu treten. Denn unsererseits bestehen Zweifel, ob das seriös geleistet werden kann.

Hinweis: Die ZDK-Dokumentation „Fernabsatzverträge – E-Commerce: Online-Shopping und Co. – Informations- und sonstige Pflichten des Kfz-Unternehmers im Rahmen von Fernabsatzverträgen" können BRV-Mitglieder im internen Download-Bereich der BRV-Homepage unter dem Menüpunkt „AGB-Empfehlungen" abrufen.

Mustervertrag für das Betreiben einer betriebseigenen Reifenwerkstatt eines Großverbrauchers durch einen Reifenfachhandelsbetrieb

Die im Vorfeld der BRV-Fachtagung "Erfolgsfaktor Service" durchgeführte Befragung bei Lkw-Kunden der Zielgruppen

- Fernverkehr
- Nahverkehr
- Öffentlicher Personennahverkehr
- Baustellen

und

- Busse

u.a. zur Frage "Wie organisieren Sie den (Lkw-)Reifen-Service", untermauerte eindeutig die z.T. bereits bekannte Tatsache, dass in diesen für die Lkw-Reifenvermarktung so enorm wichtigen Zielgruppen 54,1 Prozent - also über die Hälfte - nach wie vor eine eigene Reifenwerkstatt betreiben.

Davon deckt wiederum knapp die Hälfte (25,9 Prozent) ihren Lkw-Reifen- und -Servicebedarf ausschließlich über eine eigene Reifenwerkstatt und 28,2 Prozent bedienen sich sowohl der eigenen Werkstatt als auch der des Reifenfachhandels. Genau hier liegt also ein Wachstumspotenzial für den Reifenfachhandel. Anders gesagt: Lediglich 45,9 Prozent der befragten Zielgruppen bedienen sich in Bezug auf den Reifenservice ausschließlich bei uns.

BRV-Vorstandsmitglied Bernhard Schoeps brachte es in seinem Vortrag im Rahmen der BRV-Fachtagung auf den Punkt:
"Wenn über 50 Prozent der befragten Kunden den Reifenservice in der eigenen Werkstatt erbringen oder durch eigene Werkstatt und Reifenfachhandel erbringen lassen bzw. die Hälfte davon den Service ausschließlich in der eigenen Werkstatt durchführen, ist es dem Reifenfachhandel nicht gelungen, diese Betriebe durch überzeugende Reifen-Managementkonzepte davon zu überzeugen, dass ihnen ein Outsourcing ökonomische Vorteile bringen kann und die Leistung eines Spezialisten ihn, den Kunden, in die Lage versetzen kann, sich auf seine eigentlichen Kernaufgaben zu konzentrieren."

Und hier schließt sich der Kreis zur Arbeit des BRV-Arbeitskreises "Lkw-Reifenvermarktung", der sich selbstverständlich auch intensiv mit dem **Outsourcing von Reifenwerkstätten der Lkw-Reifen-Großverbraucher** beschäftigt hat. Dabei ging es in einem Pilotprojekt bei einem BRV-Mitglied unter Mitwirkung des BRV-Justiziars nicht primär um die Frage der Akquisition von Lkw-Großkunden in dem von Schoeps beschriebenen Sinne, sondern eher pragmatisch um die Frage: "Wie muss denn konkret die vertragliche Regelung zwischen Reifenfachhandelsbetrieb und Großverbraucher aussehen, wenn dieser bereit ist, seine Reifenwerkstatt outzusourcen?"

Dieser Mustervertrag – einschließlich eines Zusatzvertrags zur Belieferung der Mitarbeiter des Großverbrauchers mit Pkw-Reifen – liegt nunmehr vor.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

Der Vertragsgegenstand ist Folgender:

Die sach- und fachgerechte Kontrolle und Erfüllung des Reifenersatzbedarfes für den bestehenden Fuhrpark des Lkw-Reifen-Großverbrauchers (Auftraggeber) durch laufende Lieferung von Reifen durch den Reifenfachhandelsbetrieb (Auftragnehmer), ständige Prüfung und Kontrolle im Einsatz befindlicher Reifen, Montage gelieferter Reifen einschließlich sämtlicher zugehöriger Nebenleistungen, technische Kontrolle des Reifenzustandes durch den Reifenfachhandelsbetrieb (Auftragnehmer) sowie erforderliche Lagerhaltung.

Die hierzu erforderlichen Arbeiten des Reifenfachhandelsbetriebes (Auftragnehmer) werden durchgeführt in der betriebseigenen Reifenwerkstatt des Lkw-Reifen-Großverbrauchers (Auftraggeber).

Des Weiteren regelt der Mustervertrag den Vertragszeitraum (drei Jahre), den ermittelten jährlichen Lkw-Reifenbedarf (Neureifen und runderneuerte Reifen), die Runderneuerung in der eigenen Produktionsstätte des Reifenfachhandelsbetriebes, die Gewährleistungsfristen, die Reklamationsbearbeitung und -abwicklung, die Lagerhaltung, den Dienstleistungsumfang, das Betreiben der betriebseigenen Reifenwerkstatt durch den Reifenfachhandelsbetrieb (Bereitstellung, Wartung und Pflege der vorhandenen Maschinen, etc., Betriebs- und Unterhaltskosten, Verkehrssicherungspflicht und arbeitsrechtliche Sicherheitsbestimmungen), den Status der Mitarbeiter des Reifenfachhandelsbetriebes, Reifenreparaturen, eine monatliche, pauschale Rechnungslegung und die analoge Jahresabrechnung der erbrachten Leistungen und Lieferungen.

Dieser Mustervertrag einschließlich des Zusatzvertrages zu Pkw-Reifen, der, wie gesagt, unter Mitwirkung des BRV-Justiziars, Herrn Dr. Wiemann, erarbeitet und auch hinsichtlich möglicher kartellrechtlicher Probleme geprüft wurde, kann in der BRV-Geschäftsstelle abgerufen werden.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

PAK – Grundsatzstatement

Achtung: Wichtige Chef-Information!

An die
Mitglieder des
Bundesverbandes Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V.

PAK in Reifen ab Herstellungsdatum 01.01.2010 (DOT 0110) verboten bzw. Einhaltung vorgeschriebener Grenzwerte gesetzlich vorgeschrieben!

Sehr geehrte Damen und Herren,

vor dem Hintergrund der Veröffentlichung von Testergebnissen zur Einhaltung o.g. gesetzlicher Vorschriften durch den ETRMA (vgl. BRV-VIP-Newsletter vom 04.März 2010 – „Verstöße gegen das Verbot/die Einhaltung der vorgeschriebenen PAK-Grenzwerte bei Reifen ab Herstellungsdatum 01.01.2010 festgestellt!") müssen wir anhand vielfältiger Anfragen dazu leider feststellen, dass augenscheinlich trotz vielfältiger Informationen seitens der BRV-Geschäftsstelle (permanent seit 2004, mit der damals veröffentlichten Richtlinie 76/796/EG vom 16.02.2004 unter dem Stichwort PAK und seit 2007 mit der Inkraftsetzung der VO 1907/2006/EG (REACH) vom 30.Dezember 2006 zum 01.Juni 2007 unter den Stichwort „REACH" – vgl. dazu auch die entsprechenden Abschnitte im BRV-Handbuch „Reifen, Räder, Recht und mehr ..." - und letztmalig mit BRV-VIP-Newsletter vom 15.Oktober 2009) nach wie vor große Unsicherheit zu diesem Thema in unserer Branche herrscht.

Dies nehmen wir hiermit zum Anlass, um Ihnen – als außereuropäischer Hersteller, als Importeur von Reifen außereuropäischer Produktion/Großhändler und als Einzelhändler – die Gesamtthematik und insbesondere die Verantwortlichkeiten in diesem Kontext darzustellen, mit der dringenden Aufforderung um unbedingte Beachtung:

1. Gesetzliche Grundlagen:

1.1 Mit der Richtlinie 76/796/EG vom 16.02.2004 wurde die Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten für Beschränkungen des Inverkehrbringens und der Verwendung gewisser gefährlicher Stoffe und Zubereitungen geregelt – unter 50. Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) - Weichmacheröle dürfen ab 01.Janur 2010 nicht für die Herstellung von Reifen oder Reifenbestandteilen in den Verkehr gebracht und verwendet werden, wenn — sie mehr als 1 mg BaP pro kg enthalten oder — der Gehalt aller aufgeführten PAK zusammen mehr als 10 mg/kg beträgt.
Die Richtlinie wurde zwar zum 01.Juni 2009 aufgehoben, aber gleichzeitig in den Anhang XVII der REACH-Verordnung (siehe unten) aufgenommen.

1.2 Verordnung Nr. 1907/2006/EG (REACH) vom 30.Dezember 2006, in Kraft gesetzt am 01.Juni 2007, Amtsblatt der Europäischen Union L 136/3 vom 29.05.2007
In Spalte 1 der Tabelle des Anhangs XVII der REACH-Verordnung sind unter der Nr. 50 die PAK in Weichmacherölen und Reifen geregelt. Nach Spalte 2 Absatz 2 dürfen Reifen sowie Profile für die Runderneuerung, die nach dem 1. Januar 2010 hergestellt worden sind, nicht in Verkehr gebracht werden, wenn sie Weichmacheröle enthalten, die die in Spalte 2 Absatz 1 angegebenen Grenzwerte für den Gehalt an den in Spalte 1 aufgeführten PAK überschreiten.
Von dieser Regelung sind gemäß Absatz 3 runderneuerte Reifen dann ausgenommen, wenn ihr Profil (Lauffläche) Weichmacheröle enthält, das die Grenzwerte des Absatzes 1 für den Gehalt an PAK nicht überschreitet.
(den kompletten Anhang XVII der REACH-Verordnung Nr.50 ff. siehe Anlage).

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

2. Verantwortlichkeiten:

- Grundsätzlich verantwortlich für die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften ist immer der Reifenhersteller. Nur er kann wissen bzw. beeinflussen, welche Materialien – hier Weichmacheröle ohne PAK oder unter Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte – bei der Herstellung von Reifen eingesetzt/verwandt werden!

- **Aber:** Importiert ein Reifenfachhändler (i.d.R. Großhändler) Reifen direkt von einem Reifenhersteller außerhalb Europas, muss er sicherstellen/garantieren, dass vom betreffenden Reifenhersteller die gesetzlichen Vorschriften eingehalten werden. Der Importeur hat damit die gleichen Pflichten wie ein Reifenhersteller!

3. Empfehlungen für:

3.1 Außereuropäische Reifenhersteller

Bringen Sie als außereuropäischer Reifenhersteller selbst, über eigene Vertriebsgesellschaften in Europa, Reifen in Europa in Verkehr, sind diese nur zulässig im Straßenverkehr, wenn sie der europäischen (EG-) Gesetzgebung entsprechen. Das betrifft sowohl die Typengenehmigung von Reifen – nach UN-ECE-R 30, 54, 75 und 117 (zukünftig nach VO 661/2209/EG) bzw. nach Richtlinie 92/23/EG (einschließlich Richtlinie 2001/43/EG – S-Kennzeichnung) –, ab 2012 die VO 1222/2009/EG – Reifenkennzeichnungsverordnung („Ökolabeling"), als auch die VO 1907/2006/EG (REACH) – siehe oben!

3.2 Reifenfachhändler/Großhändler/Importeure

So Sie Reifen von außerhalb Europas/ von außereuropäischen Reifenherstellern direkt (selbst) importieren, haben Sie als Importeur die gleichen Pflichten wie die unter 3.1. genannten Reifenhersteller, d.h. Sie müssen absichern/garantieren, dass Ihr Lieferant die unter 3.1. genannten gesetzlichen Vorschriften definitiv einhält!
Insofern empfiehlt sich im Minimum eine explizite rechtverbindliche Erklärung Ihres Lieferanten dazu, die Sie im Zweifelfalle in der Lieferkette – an Ihre Abnehmer/Einzelhandelsbetriebe oder Endabnehmer – weiterzugeben haben!

3.3 Reifenfachhändler/Einzelhändler

Grundsätzlich müssten Sie eigentlich davon ausgehen können, dass die von Ihnen von eigenen Vertriebsorganisationen außereuropäischer Reifenhersteller oder von Großhändlern/Importeuren bezogenen Reifen außereuropäischer Produktion – ob im Direktverkehr oder über B2B-Online-Portale – den gesetzlichen Grundlagen in Europa und damit in Deutschland entsprechen und im Straßenverkehr zulässig sind. Die Verantwortung dafür liegt eindeutig bei den Herstellern oder Importeuren!

Trotzdem wird sich der Reifenfachhandel – hier Einzelhandel – als i.d.R. letztes Glied in der Lieferkette – hin zum Endverbraucher – einer Mitwirkungspflicht in dieser Lieferkette nicht generell entziehen können, zumal nunmehr offiziell Verstöße z.B. gegen die REACH-Verordnung festgestellt wurden!

Insofern also Achtung beim Bezug von Reifen außereuropäischer Produktion, lassen Sie sich – zu Ihrer eigenen Sicherheit und im Zweifelsfalle zur Weitergabe an Ihre Abnehmer/Endkunden – von Ihrem Lieferanten (Vertriebsorganisationen außereuropäischer Reifenhersteller, Großhändlern/ Importeuren – einschließlich aller Anbieter in B2B-Online-Portalen) rechtsverbindlich bestätigen, dass die zu liefernden Reifen den gesetzlichen Grundlagen in Europa entsprechen, hier insbesondere der VO 1907/2006/EG (REACH)!

4. Allgemeine Anmerkungen

Die mit BRV-VIP-Newsletter vom 04.März 2010 – „Verstöße gegen das Verbot/die Einhaltung der vorgeschriebenen PAK-Grenzwerte bei Reifen ab Herstellungsdatum 01.01.2010 festgestellt!" veröffentlichten Ergebnisse der ETRMA-Tests betreffen folgende Reifenmarken:

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

"Federal", "Fullrun", "Gremax", "Hero", "Infinity", "Kumho", "Linglong", "Westlake" und "Zeetex," unabhängig davon, dass "nur" "Kumho" und "Westlake" in Deutschland für den Test aufgekauft wurden. In den meisten einschlägigen Online-Portalen - B2B und B2C -, auch in Deutschland, werden aber alle „gehandelt" - insofern sind sie auch alle marktrelevant.

Im ersten Schritt sollten Sie sich also insbesondere gegenüber den Lieferanten dieser Marken absichern (siehe Punkt 3.3)! Darüber hinaus erwarten wir, zumindest bezogen auf die in u.a. Tabelle aufgeführten Dimensionen pro Hersteller, dass diese – so sie sich noch in Ihrem Bestand befinden, an den Lieferanten nach Punkt 3.1 und 3.2 auf dessen Kosten zurückgeführt werden und bereits an Verbraucher gelieferte Reifen – gleichfalls auf Kosten der verantwortlichen Lieferanten – zurückgerufen und ausgetauscht werden – diese Reifen sind im Straßenverkehr nicht zulässig!

Hier die komplette Aufstellung dazu:

Brand Name	Made in	Country of purchase	Year/week of manufacture	Plant Codes	Tyre Size	Non compliant parts of tyre
Passenger Car Tyres						
Westlake	China	Germany	2010/02	JU	175/65 R 14 82H	Tread
Zeetex (HengFeng)	China	France	2010/01	83	195/65 R 15 91V	Tread, sidewall
Hero (Federal Group)	China	UK	2010/06	2E	205/55 R 16 91W	Sidewall, chafer, bead
Kumho	China	UK	2010/10	C0	215/65 R 16 98H	Sidewall, bead, liner
Westlake	China	Germany	2010/02	7D	205/70 R 15 96H	Tread
Kumho	China	Germany	2010/20	C0	195/65 R 15 91T	Sidewall
Infinity (Linglong)	China	France	2010/18	0U	195/65 R 15 91V	Tread
Linglong	China	Belgium	2010/44	0U	245/40 ZR 18 97W	Sidewall
Fullrun	China	Belgium	2010/16	83	195/65 R 15 95H	Tread and sidewall
Gremax	China	Belgium	2010/32	UR	185/60 R 14 92H	Tread and sidewall
Light Truck Tyres						
Federal (Federal Group)	China	UK	2010/08	2E	195/70 R 15C 104/102R	Sidewall, chafer, bead
Truck Tyres						
Linglong	China	Belgium	2010/28	0U	295/80 R 22.5 152/148M	Sidewall

Wir bitten um unbedingte Beachtung und Einhaltung!

Bonn, den 05. April 2011

Mit freundlichen Grüßen
Bundesverband Reifenhandel
und Vulkaniseur-Handwerk e.V.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

Bezeichnung des Stoffes, der Stoffgruppen oder der Zubereitungen	Beschränkungsbedingungen
47. Zement	1. Zement und zementhaltige Zubereitungen dürfen nicht verwendet oder in Verkehr gebracht werden, wenn ihr Gehalt an löslichem Chrom VI nach Hydratisierung mehr als 0,0002 % der Trockenmasse des Zements beträgt. 2. Werden Reduktionsmittel verwendet, so ist unbeschadet der Gültigkeit anderer gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften für die Einstufung, Verpackung und Kennzeichnung gefährlicher Stoffe und Zubereitungen auf der Verpackung von Zement oder zementhaltigen Zubereitungen deutlich lesbar und dauerhaft anzugeben, wann das Erzeugnis abgepackt wurde sowie unter welchen Bedingungen und wie lange es gelagert werden kann, ohne dass die Wirkung des Reduktionsmittels nachlässt und der Gehalt an löslichem Chrom VI den in Nummer 1 genannten Grenzwert überschreitet. 3. Davon abweichend finden die Nummern 1 und 2 keine Anwendung auf das Inverkehrbringen im Hinblick auf überwachte geschlossene und vollautomatische Prozesse und auf die Verwendung in solchen Prozessen, bei denen Zement und zementhaltige Zubereitungen ausschließlich mit Maschinen in Berührung kommen und keine Gefahr von Hautkontakten besteht.
48. Toluol CAS-Nr. 108-88-3	Darf nicht als Stoff oder als Bestandteil von Zubereitungen in Konzentrationen von 0,1 Massenprozent oder mehr in frei verkäuflichen Klebstoffen und Farbsprühdosen in Verkehr gebracht oder verwendet werden. Die Mitgliedstaaten wenden diese Vorschriften ab dem 15. Juni 2007 an.
49. Trichlorbenzol CAS-Nr. 120-82-1	Darf nicht als Stoff oder als Bestandteil von Zubereitungen in Konzentrationen von 0,1 Massenprozent oder mehr in Verkehr gebracht oder verwendet werden, außer — als Zwischenstoff einer Synthese, oder — als Prozesslösungsmittel in geschlossenen chemischen Anwendungen für Chlorreaktionen, oder — bei der Herstellung von 1,3,5 — Trinitro — 2,4,6 — Triaminobenzol (TATB) Die Mitgliedstaaten wenden diese Vorschriften ab dem 15. Juni 2007 an.
50. Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) 1. Benzo(a)pyren (BaP) CAS-Nr. 50-32-8 2. Benzo(e)pyren (BeP) CAS-Nr. 192-97-2 3. Benzo(a)anthracen (BaA) CAS-Nr. 56-55-3 4. Chrysen (CHR) CAS-Nr. 218-01-9 5. Benzo(b)fluoranthen (BbFA) CAS-Nr. 205-99-2 6. Benzo(j)fluoranthen (BjFA) CAS-Nr. 205-82-3 7. Benzo(k)fluoranthen (BkFA) CAS-Nr. 207-08-9 8. Dibenzo(a, h)anthracen (DBAhA) CAS-Nr. 53-70-3	1. Weichmacheröle dürfen nicht für die Herstellung von Reifen oder Reifenteilen in Verkehr gebracht und verwendet werden, wenn sie — mehr als 1 mg/kg BaP oder — zusammengenommen mehr als 10 mg/kg aller aufgeführten PAK enthalten. Diese Grenzwerte gelten als eingehalten, wenn der PAK-Extrakt weniger als 3 Massenprozent beträgt — gemessen gemäß der Norm IP346: 1998 des „Institute of Petroleum" (Bestimmung der polyzyklischen Aromaten in nicht verwendeten Schmierölen und asphaltenfreien Erdölfraktionen — Dimethylsulfoxid-Extraktion-Brechungsindex-Methode) —, sofern die Einhaltung der Grenzwerte für BaP und für die aufgelisteten PAK sowie die Korrelation der Messwerte mit dem PAK-Extrakt vom Hersteller oder Importeur alle sechs Monate bzw. nach jeder größeren Änderung der Betriebsverfahren überprüft werden, wobei jeweils der frühere Zeitpunkt maßgeblich ist.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

Bezeichnung des Stoffes, der Stoffgruppen oder der Zubereitungen	Beschränkungsbedingungen
	2. Außerdem dürfen nach dem 1. Januar 2010 hergestellte Reifen und Profile für die Runderneuerung nicht in den Verkehr gebracht werden, wenn sie Weichmacheröle enthalten, die die in Absatz 1 angegebenen Grenzwerte überschreiten. Diese Grenzwerte gelten als eingehalten, wenn die vulkanisierte Gummimasse den Grenzwert von 0,35 % HBay — gemessen und berechnet gemäß der ISO-Norm 21461 (Vulkanisierter Gummi — Bestimmung der Aromatizität von Öl in vulkanisierter Gummimasse) — nicht überschreitet. 3. Ausgenommen von Absatz 2 sind runderneuerte Reifen, wenn ihr Profil keine Weichmacheröle enthält, die die in Absatz 1 angegebenen Grenzwerte überschreiten. 4. Die Mitgliedstaaten wenden diese Vorschriften ab dem 1. Januar 2010 an.
51. Folgende Phthalate (oder andere CAS- und EINECS-Nummern zur Kennzeichnung des Stoffes): Di (2-ethylhexyl) phthalat (DEHP) CAS-Nr. 117-81-7 EINECS-Nr. 204-211-0 Dibutylphthalat (DBP) CAS-Nr. 84-74-2 EINECS-Nr. 201-557-4 Benzylbutylphthalat (BBP) CAS-Nr. 85-68-7 EINECS-Nr. 201-622-7	Dürfen nicht als Stoffe oder als Bestandteile von Zubereitungen in Konzentrationen von mehr als 0,1 Massenprozent des weichmacherhaltigen Materials in Spielzeug und Babyartikeln (3) verwendet werden. Spielzeug und Babyartikel, die diese Phthalate in Konzentrationen von mehr als 0,1 Massenprozent des weichmacherhaltigen Materials enthalten, dürfen nicht in Verkehr gebracht werden. Die Kommission bewertet bis zum 16. Januar 2010 erneut die im Zusammenhang mit dieser Nummer vorgesehenen Maßnahmen im Lichte neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse über diese Stoffe und ihre Substitute. Erforderlichenfalls werden die Maßnahmen entsprechend geändert.
52. Folgende Phtalate (oder andere CAS- und EINECS-Nummern zur Kennzeichnung des Stoffes): Di „isononyl" Phthalat (DINP) CAS-Nr. 28553-12-0 und 68515-48-0 EINECS-Nr. 249-079-5 und 271-090-9 Di „isodecyl" Phthalat (DIDP) CAS-Nr. 26761-40-0 und 68515-49-1 EINECS-Nr. 247-977-1 und 271-091-4 Di-n-octylphthalat (DNOP) CAS-Nr. 117-84-0 EINECS-Nr. 204-214-7	Dürfen nicht als Stoffe oder als Bestandteile von Zubereitungen in Konzentrationen von mehr als 0,1 Massenprozent des weichmacherhaltigen Materials in Spielzeug und Babyartikeln (3) verwendet werden, die von Kindern in den Mund genommen werden können. Spielzeug und Babyartikel, die diese Phthalate in Konzentrationen von mehr als 0,1 Massenprozent des weichmacherhaltigen Materials enthalten, dürfen nicht in Verkehr gebracht werden. Die Kommission bewertet bis zum 16. Januar 2010 die im Zusammenhang mit dieser Nummer vorgesehenen Maßnahmen im Lichte neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse über diese Stoffe und ihre Substitute. Erforderlichenfalls werden die Maßnahmen entsprechend geändert.

(1) ABl. L 377 vom 31.12.1991, S. 20. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 166/2006 des Europäischen Parments und des Rates (ABl. L 33 vom 4.2.2006, S. 1).
(2) Chrysotil hat zwei vom Europäischen Büro für Chemische Stoffe bestätigte CAS-Nummern.
(3) Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif (ABl. L 256 vom 7.9.1987). Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 426/2006 (ABl. L 79 vom 16.3.2006, S. 1).
(4) ABl. L 147, 9.6.1975, S. 40. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 807/2003 (ABl. L 122 vom 16.5.2003, S. 36).
(5) Im Sinne dieser Nummer gelten als „Babyartikel" alle Produkte, die Kindern als Einschlaf- und Entspannungshilfen, für Hygienezwecke, zum Füttern und Nuckeln dienen.

center of competence BRV

PAK – Formulare für die rechtsverbindliche Absicherung des Reifenfachhandels

Entgegen anders lautender Interpretationen – vor allem von B2B-Online-Plattformen – weisen wir nochmals auf die Verantwortlichkeit der jeweiligen Beteiligten in der Lieferkette (insbesondere der Importeure, Großhändler und Einzelhändler) hin:

Importeure und Großhändler von Reifen außereuropäischer Produktion müssen mindestens eine rechtsverbindliche Erklärung ihres Lieferanten (Herstellers) einholen, in welcher bestätigt wird, dass die importierten und vertriebenen Reifen der Verordnung 1907/2006/EG (REACH) entsprechen und die vorgeschriebenen PAK-Grenzwerte eingehalten werden. Diese Erklärung ist auf Anforderung in der Lieferkette (Abnehmer/Einzelhandelsbetriebe oder Endabnehmer) entsprechend zur Verfügung zu stellen.

Auch wenn die Verantwortung für den Nachweis der Einhaltung der PAK-Grenzwerte nicht in erster Linie beim Einzelhandel als letztem Glied in der Lieferkette liegt: es sind bereits offiziell Verstöße gegen die REACH-Verordnung festgestellt worden und der Einzelhandel wird sich zumindest einer Mitwirkungspflicht nicht entziehen können!

Um sich abzusichern, sollten sich daher auch Einzelhändler auf jeden Fall von Ihrem Lieferanten (Vertriebsorganisationen außereuropäischer Reifenhersteller, Importeure und Großhändler – einschließlich aller Anbieter in B2B-Online-Portalen) rechtsverbindlich bestätigen lassen, dass die zu liefernden Reifen den gesetzlichen Grundlagen in Europa bzw. der Verordnung 1907/2006/EG (REACH) entsprechen. Wir empfehlen: Fordern Sie diese Erklärung von Ihrem Lieferanten unbedingt an!

In Abstimmung mit dem ETRMA stellt der BRV hierzu ein Formular für eine rechtsverbindliche Erklärung des Lieferanten in deutscher Sprache auf der BRV-Homepage zur Verfügung unter: Mitglieder-Login / Downloads / Technik / REACH (u.a. Grenzwerte für PAK in Reifen)

Die entsprechenden Formulare auch für Hersteller, Importeure und Großhändler finden Sie in englischer Sprache ebenfalls dort.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

Bundesumweltministerium bestätigt BRV-Interpretation

Gemäß der EU-Richtlinie 76/796 EWG ist seit dem 01.01.2010 sowohl für Neureifen als auch für runderneuerte Reifen (hier allerdings nicht bezogen auf die Karkassen, sondern bezüglich der Verwendung von Mischungen für Laufstreifen oder vorgefertigter Laufstreifen) die Verwendung von Weichmacherölen, die polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) enthalten bzw. bei denen die festgelegten Grenzwerte überschritten werden, untersagt. Das Verbot gilt uneingeschränkt für die Produktion von Neureifen und runderneuerten Reifen ab Herstellungsdatum 01.01.2010.

Offenbar haben aber einige, insbesondere außereuropäische Produzenten vorgefertigter Laufstreifen für die Kalt-Erneuerung nicht rechtzeitig ihre Produktion umgestellt. Deshalb ist wohl damit zu rechen, dass per Jahresende eine von uns nicht ermittelbare Menge vorgefertigter Laufstreifen in den Lägern vorhanden sein wird, die nicht der Richtlinie entsprechen. Wir haben schon dazu informiert, dass deren Verwendung ab 01.01.2010 in der Runderneuerung verboten sein wird.

Nun verunsichern die betroffenen Laufstreifen-Anbieter die Runderneuerer, indem sie die Richtlinie unseres Erachtens bewusst falsch interpretieren. Sie ziehen nur den Abschnitt 2 des Anhangs heran, der besagt „nach dem 01. Januar 2010 hergestellte Reifen und Laufflächen für die Runderneuerung dürfen nicht in den Verkehr gebracht werden, wenn sie Weichmacheröle enthalten, die die in Abschnitt 1 angegebenen Grenzwerte überschreiten", und schließen daraus, dass Laufstreifen, die vor dem 01.01.2010 gefertigt wurden, auch darüber hinaus in der Runderneuerung verwendet werden können.

Der BRV hat sich deshalb mit der Bitte an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) gewandt, die Richtigkeit unserer Interpretation der Richtlinie zu bestätigen: dass auch runderneuerte Reifen ab Herstellungsdatum 01.01.2010 bezogen auf die im Rahmen der Runderneuerung erneuerten Laufstreifen keine Weichmacheröle mehr enthalten dürfen, die PAK enthalten bzw. bei denen die festgelegten Grenzwerte überschritten werden. Und dass das auch Laufstreifen betrifft, die vor dem 01.01.2010 hergestellt wurden – maßgebend ist das Datum der Herstellung des runderneuerten Reifens. Eine Einschätzung, die vom BMU – wenn auch unter Vorbehalt – bestätigt wurde. Dr. Jakob-Matthias Drossard, Leiter des Referates Chemikalien – Risikobewertung und Risikomanagement, schrieb:
„Vielen Dank für Ihre Anfrage bezüglich des Inverkehrbringens von Reifen, die nach dem 1.1.2010 runderneuert werden. Zunächst weise ich darauf hin, dass die Auslegung solcher rechtlicher Fragen in erster Linie den Vollzugsbehörden der Länder obliegt und letztlich die Gerichte entscheiden. Eine Haftung des BMU für die Ihnen gegebene Auskunft kann somit nicht übernommen werden. Weiterhin merke ich an, dass die von Ihnen zitierte Richtlinie 76/769/EWG nach Artikel 139 REACH-VO mit Wirkung vom 1. Juni 2009 aufgehoben wurde.

Ab dem gleichen Tag gilt Anhang XVII der REACH-Verordnung, der wiederum mit der Verordnung (EG) Nr. 552/2009 der Kommission vom 22. Juni 2009 geändert wurde.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 04/2010

In Spalte 1 der Tabelle des Anhangs XVII der REACH-Verordnung sind unter der Nr. 50 die PAK in Weichmacherölen und Reifen geregelt. Nach Spalte 2 Absatz 2 dürfen Reifen sowie Profile für die Runderneuerung, die nach dem 1. Januar 2010 hergestellt worden sind, nicht in Verkehr gebracht werden, wenn sie Weichmacheröle enthalten, die die in Spalte 2 Absatz 1 angegebenen Grenzwerte für den Gehalt an den in Spalte 1 aufgeführten PAK überschreiten.

Von dieser Regelung sind gemäß Absatz 3 runderneuerte Reifen dann ausgenommen, wenn ihr Profil (Lauffläche) Weichmacheröle enthält, das die Grenzwerte des Absatzes 1 für den Gehalt an PAK nicht überschreitet. Grund für diese Ausnahmeregelung ist der Umstand, dass im Fahrbetrieb der Gummiabrieb, der den diffusen Eintrag von PAK in die Umwelt zur Folge hat, nur über die Lauffläche erfolgt. Ohne diese Ausnahmeregelung dürfte eine große Anzahl von Reifen mit abgefahrenem Profil nicht mehr runderneuert werden. Die Reifen müssten entsorgt werden, ohne dass die Umwelt davon profitieren würde.

Ihre Rechtsauffassung, wonach Reifen, die nach dem 1. Januar 2010 mit Laufstreifen (unabhängig von deren Herstellungsdatum) runderneuert worden sind, die die Grenzwerte für PAK im Laufstreifen nicht einhalten, nicht mehr in Verkehr gebracht werden dürfen, wird somit von mir geteilt. Ansonsten würde durch diese runderneuerten Reifen weiterhin ein Eintrag von PAK-haltigem Gummiabrieb in die Umwelt erfolgen, der mit der Beschränkungsmaßnahme ab dem 1. Januar 2010 ja gerade verhindert werden soll."

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 04/2010

wdk bestätigt Rechtsauffassung des BRV

wdk · Postfach 90 03 60 · D-60443 Frankfurt am Main

Herr
Hans-Jürgen Drechsler
Geschäftsführer
Bundesverband Reifenhandel und
Vulkaniseur-Handwerk e.V.
Franz-Lohe-Str. 10
53129 Bonn

Telefon 069-7936-117
Telefax 069-7936-175
p.sponagel@wdk.de
Sp/Nä

17. Juli 2009

Weichmacheröle für Reifen - PAK

Sehr geehrter Herr Drechsler,

wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 4. Mai 2009 zum Thema "Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) in Weichmacherölen und Reifen".

Nach der Richtlinie 76/769/EWG ist der Einsatz von Weichmacherölen in Reifen ab 1. Januar 2010 nur noch erlaubt, wenn die hierin enthaltenen Anforderungen an Weichmacheröle eingehalten werden. Als Referenz wird dafür das Produktionsdatum herangezogen.

Die im wdk vertretenden Reifenhersteller werden ihre Umstellung auf die Richtlinien konformen Weichmacherölen in Reifen bis Ende 2009 abgeschlossen haben.

Möglicherweise ist der Inhalt der Richtlinie 76/769/EWG Reifenherstellern außerhalb Europas nicht bekannt. Wenn Zweifel bestehen, ob die Richtlinie eingehalten wird, empfehlen wir dem Handel, sich eine Bestätigung geben zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen

Wirtschaftsverband
der deutschen Kautschukindustrie e.V. (wdk)
Technischer Geschäftsführer

Peter Sponagel

Zeppelinallee 69
60487 Frankfurt am Main
Telefon +49 (0) 69/79 36-0
Telefax +49 (0) 69/79 36-175
E-Mail info@wdk.de
Internet www.wdk.de
Bankkonto: Dresdner Bank, Frankfurt
Konto-Nr. 972 861 00 (BLZ 500 800 00)
IBAN: DE37 5008 0000 0097 2861 00
SWIFT-CODE: DRES DE FF

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 04/2010

Verstöße gegen die vorgeschriebenen PAK-Grenzwerte (REACH) festgestellt

Der ETRMA (Verband der europäischen Reifen- und Spezialkautschukhersteller) hat im europäischen Markt Tests durchgeführt, bei denen Verstöße gegen die Einhaltung der vorgeschriebenen PAK-Grenzwerte festgestellt wurden.

Wir empfehlen daher ausdrücklich, dass Sie sich von Ihrem Lieferanten rechtsverbindlich bestätigen lassen, dass die gelieferten Reifen die durch REACH festgelegten Grenzwerte ab Herstellungsdatum 01.01.2012 einhalten!

Die kompletten Ergebnisse entnehmen Sie der Tabelle sowie dem Untersuchungsbericht der ETRMA:

ETRMA dossier	Brand Name	Made in	Country of purchase	Year/week of manufacture	Plant Code1	Tyre Size	Non compliant parts of tyre
Passenger Car Tyres							
111	Linglong	China	Italy	2010/34	0U	165/70 R14 81T	SIDEWALL
136	Linglong	China	Germany	2011/15	0U	195/60R15 88H	TREAD
160	Fullway	China	Italy	2010/47	83	205/65R15 94V	TREAD
204	Fullrun	China	Germany	2010/40	83	175/65R14 86T	TREAD, SIDEWALL
Truck							
140	Torque	China	UK	2011/16	83	295/80R22.5	TREAD, SIDEWALL
178	Chengshan	China	Germany	2011/4	4Y	385/65 R 22.5	SIDEWALL
179	Boto	China	Germany	2011/20	80	385/65 R 22.5	SIDEWALL
182	Austone	China	Germany	2010/51	4Y	385/65 R 22.5	TREAD, SIDEWALL
Motorcycle							
113	Golden Tyre	THAILAND	Germany	2010/31	1S	3,75-19	SIDEWALL, BEAD FILLER

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

02/03/2011

ETRMA high-PAH Oil Testing Programme – Q&A

Why did the ETRMA[1] conduct this test?
With a growing focus on environmental and safety standards, both at international and European level, the European Commission has over the past few years introduced an increasing number of stringent health, safety and environmental requirements, which are applicable in the tyre sector as in others.

The EU Reach Regulation sets out a prohibition on use of so-called "high-PAH" extender oils in the production of tyres. Producers of tyres throughout the EU stopped using the prohibited high-PAH oils well before the EU marketing ban took effect on 1 January 2010. Independent testing has confirmed these EU producers' compliance with the marketing ban. However, there has been strong industry concern that many tyres being placed on the EU market are not being tested for compliance, a concern that has appropriately been voiced also by responsible national authorities. Certain national authorities, for example in the United Kingdom, have already announced projects in the context of REACH enforcement, to ensure that the marketing ban on use of high-PAH oils in tyres is enforced effectively in conformity with the binding EU REACH Regulation.

In light also of imminent new regulations on tyre labelling and mandatory minimum performance requirements that will be introduced from 2012, ETRMA's members believe that there is an important principle to establish for everyone: legislation, once it enters into legal force, must also be effectively enforced in the market. The aims are clear, first to protect the consumers and environment that the legislation is intended to protect, and second to ensure that all manufacturers, EU and others, who have in fact invested substantially to comply with the EU legal requirements and certify that their products are fully compliant, can compete on a level playing field.

Which EU regulation was the programme meant to test?
The programme tests for compliance with the marketing ban under the EU's REACH Regulation 1907/2006/EC, Annex XVII, entry 50, which prohibits the presence in tyres of extender oils containing high level of dangerous polycyclic aromatic hydrocarbons (high-PAHs extender oils). This marketing ban was first enacted into EU law in 2005 by Directive 2005/69 and was subsequently integrated into Annex XVII[2] of the EU's REACH Regulation 1907/2006, in June 2009. The marketing ban became officially applicable from 1 January 2010, concerning all tyres placed on the EU market by manufacturing or importing.[3]

What are extender oils and why are they used in tyres?
Extender oils used in tyre industry are derived from refining in the petrochemical industry. Their function is to facilitate the processing of the rubber compounds from which tyres are made. Extender oils are also an essential component in the technical performance of the tyre, in particular for its road adherence (or grip) and wear properties, and ensure that tyres wear out more slowly. They therefore contribute directly to the quality of the tyre and ultimately driver safety. Following the precautionary approach of the European Union, the highly aromatic oils were banned. Unfortunately the different types of extender oils are not easily interchangeable, and the switch from high-PAH extender oils to safer, low-PAH oils required significant R&D and also the reformulation of the various rubber mixes in the tyre in order to maintain the crucial adherence and wear properties of the tyre.

Are PAHs used as a direct material in tyres?

---

1 European Tyre and Rubber Manufacturers' Association. ETRMA corporate tyre producer members include Apollo Vredestein, Bridgestone Europe, Cooper Tires, Continental, Goodyear Dunlop Tires Europe, Hankook, Marangoni, Michelin, Mitas, Nokian Tyres, Pirelli and Trelleborg Wheel Systems.

2 Annex XVII ("Restrictions On The Manufacture, Placing On The Market And Use Of Certain Dangerous Substances, Preparations And Articles"), Entry # 50.

3 The ban concerns tyres produced as from 1 January 2010 intended for all vehicles (as specified in the law), from those for motorcycles and passenger cars to the largest truck, bus, agricultural and earthmover tyres.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

02/03/2011

No, PAHs are not directly added to the tyre or the rubber compounds that make a tyre, but some of the extender oils purchased for tyre production contain traces of PAHs. It is therefore an unintended by-product carried into the tyre from the use of certain extender oils.

So why are some PAHs a problem?

PAHs are naturally present in the air, water and ground. PAHs are also present in aromatic oils produced by oil refining, and thus also end up as an unintended consequence in tyres which use these oils during the production process. PAHs as such are not a purposeful or useful addition to tyres. Eight kinds of PAH's have been classified as carcinogenic by the EU - they can be harmful to human health in the case of chronic exposure. Emissions of PAHs coming from tyre wear particulates are minor (2%) relative to total PAH emissions in air, water and ground, according to the Opinion from the European Commission Scientific Committee on Toxicity, Ecotoxicity and the Environment (CSTEE). Much more PAH release comes from iron and steel production, forest fires, motor vehicles, home barbecues and even cigarettes. For example, one smoked cigarette releases 44 times more PAH than one tyre over its entire useful life.

Nevertheless, ETRMA's members have accepted the EU's precautionary approach and believe that their transition to use of low-PAH oils in their tyres is a responsible environmental move. They have made significant investments and technology efforts to comply with the requirements of the REACH Regulation, without compromising key tyre performances.

To whom does the legislation prohibiting these high-PAH oils apply?

The legislation applies to all tyres sold in the EU which were produced after 1 January 2010 (all tyres whose date of production code stamped on the tyre is 0110 or higher). The restriction applies equally to tyres produced within the EU and tyres imported into the EU, and covers all types of tyres (passenger, motorcycle, commercial vehicle, agricultural and earth mover tyres).

What happens to existing tyre stocks (i.e. those produced before January 1st 2010) in EU tyre distribution networks that do not adhere to this regulation?

Tyres made before 2010 (you can check the production date code on the tyre) can still be sold legally, since the ban applies to tyres manufactured from 1 January 2010 onwards. These tyres can therefore be sold out.

However, tyre stocks at the start of 2010 were at their lowest levels due to the global economic crisis of 2008-2009. Therefore, we expect that only a few tyres produced before January 2010 might still be on shelves or in warehouses in the EU waiting to be sold.

What did the test programme conducted by the ETRMA entail?

Under the first phase of ETRMA's testing campaign concluded on 18 February 2011, a sample group of **110 tyres** produced under **45 different brands** were purchased at retail outlets in 3 major EU Member States where a wide selection of tyres is normally available. As indicated on the tyres themselves, all of these tyres were produced after 1 January 2010 and hence are subject to the marketing ban on use of high-PAH oils in tyres as set out in the EU's REACH Regulation, Annex XVII, Entry 50 (extender oils with high PAH content).

All of the tyres in the sample group for testing have been analyzed according to the official test method decided by the International Standards Organisation, ISO 21461[4], in order to check their compliance with the REACH marketing ban Under REACH, the ban on high-PAH oil applies to all components of the tyre. Under the test procedure, the tyre tread was tested in every case. In a number of cases other components (e.g. sidewall, bead, chafer) were also tested. In total, **184 tests were conducted**.

The tyre segments tested so far include: **passenger car (65%), light truck (25%), motorcycle (5%), truck (4%) and industrial [earth mover] (1%)**.

[4] ISO 21461:2009 provides a method for the determination of aromaticity of oil in vulcanized rubber compounds. The method is based on nuclear magnetic resonance (NMR) spectrometry.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

02/03/2011

Who conducted the tests?
The initial tests were coordinated by the ETRMA. When initial testing pointed towards non-compliance, all the samples in question were submitted to certified independent testing bodies in different Member States for cross-checking of that result. The independent testing bodies include TARRC (in the UK), HENKEL (in Germany) and CERISIE (in Italy).

Where were the tyres that were tested manufactured?
The tested tyres were produced in the main tyre production countries, both from within and outside the European Union. The marking on the tyres themselves indicated that they were produced in 16 countries (9 EU countries and 7 non-EU countries) and from a total of 92 different production plants in these countries. The countries of production are listed below.

- Czech Republic
- France
- Germany
- Hungary
- Italy
- The Netherlands
- Romania
- Spain
- UK
- China
- Indonesia
- Japan
- Korea
- Taiwan
- Thailand
- Turkey

Which tyres were found to be non-compliant?
It should be noted that all tyres tested from factories in EU Member States were REACH-compliant. As regards imports, the tyres tested from 6 of the total 7 non-EU origin countries were also compliant. While a number of the sample group tyres produced in China were REACH-compliant, all of the non-compliant tyres were produced in China, in 7 different factories.

At the same time, it is important to remember one of the key principles under REACH concerning imports: it is ultimately the importer who is responsible for compliance with the REACH rules.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

02/03/2011

Can you tell us which tyres did not comply with the REACH market ban?

The table below gives all the pertinent details of the non-compliant tyres.

Brand Name	Made in	Country of purchase	Year/week of manufacture	Plant Code[5]	Tyre Size	Non compliant parts of tyre
Passenger Car Tyres						
Westlake	China	Germany	2010/02	JU	175/65 R 14 82H	Tread
Zeetex (HengFeng)	China	France	2010/01	83	195/65 R 15 91V	Tread, sidewall
Hero (Federal Group)	China	UK	2010/06	2E	205/55 R 16 91W	Sidewall, chafer, bead
Kumho	China	UK	2010/10	C0	215/65 R 16 98H	Sidewall, bead, liner
Westlake	China	Germany	2010/02	7D	205/70 R 15 96H	Tread
Kumho	China	Germany	2010/20	C0	195/65 R 15 91T	Sidewall
Infinity (Linglong)	China	France	2010/18	0U	195/65 R 15 91V	Tread
Linglong	China	Belgium	2010/44	0U	245/40 ZR 18 97W	Sidewall
Fullrun	China	Belgium	2010/16	83	195/65 R 15 95H	Tread and sidewall
Gremax	China	Belgium	2010/32	UR	185/60 R 14 92H	Tread and sidewall
Light Truck Tyres						
Federal (Federal Group)	China	UK	2010/08	2E	195/70 R 15C 104/102R	Sidewall, chafer, bead
Truck Tyres						
Linglong	China	Belgium	2010/28	0U	295/80 R 22.5 152/148M	Sidewall

Does this mean all tyres produced by these brands in China are non-compliant?

No, not necessarily. We have noted, however, that tyres of the same brand produced in two different factories in China have been found to be non-compliant. This may or may not be indicative that yet other plants owned by this particular brand have similarly not transitioned to use of the mandatory low-PAH oils for the EU market. Only further testing would confirm this.

Does that mean that all tyres imported from China are non-compliant?

No, the test found that many Chinese products were compliant to the ban. This means that the Chinese industry is able to cope with the regulation. It is a pity to see that some importers decided to import non-compliant products into Europe.

Have you informed the authorities about these results, and will they be telling the public which illegal tyres are currently on the market?

Yes, we have sent our results to the national authorities responsible for REACH enforcement. You will have to ask them if they intend to further publicise our results and to take follow-up enforcement action.

11% doesn't seem that high. Is there really cause for concern?

The fact that 11% of the tyres tested are illegal should be shocking news to drivers, also to the national authorities. We also believe that 11% may be the tip of the iceberg because:

- The growth of tyre imports from China is very strong, with a yearly 30% growth. Imports for car and light truck are forecasted to reach 40,0 mio tyres for 2010, or more;
- Some of the illegal tyres tested were manufactured as recently as October 2010 – showing that volume production with high-PAH oils is still occurring
- Importers that may be tempted to bring in illegal tyres, and manufacturers of tyres that are illegal in the EU but thinking of trying to sell them anyway, may be waiting to see the level of enforcement before deciding to sell them off for the EU or not;
- ETRMA's first phase of testing focused on tyres from the major producing countries. Tyre producers in other countries on the fringes of the EU, where average incomes are lower and which we know to be markets where lower-priced products are more tempting, may be tempted to also sell these tyres into the EU market as well.

[5] The plant codes are assigned by the US NHTSA and can be found at http://www.nhtsa.gov/cars/rules/manufacture/index.html

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

02/03/2011

To draw a comparison: ETRMA is certain that if ECHA found that 11% of substances that were supposed to be registered with appropriate data on safety under REACH last November were not, in fact, registered and illegal production/import of these substances was now occurring, there would be major remedial activities taken by ECHA and the national enforcement authorities. ETRMA believes that non-compliance with another key element of REACH, regarding substances that have already been found to be dangerous and which are expressly prohibited in certain uses (Annex XVII), is just as important and deserves effective enforcement action.

How can consumers tell if a tyre they plan to buy contains illegal high-PAH oils?

They cannot, and this is why we are asking that proper surveillance methods be established and used by the authorities. Tyre importers and wholesalers have the same responsibility as the manufacturer to sell only REACH-compliant tyres. As key actors in the supply chain, they have the right and obligation to demand and obtain confirmation that the tyres they have ordered from outside or inside the EU are perfectly compliant with REACH Regulation. Distributors of tyres from both outside or inside the EU should ask such confirmation from their tyre suppliers.

Which tyre sellers are to blame for this? Will you be revealing which shops or garages are selling illegal tyres?

ETRMA of course has a record of where all tyres in the sample testing group were purchased, and all relevant information will be provided to the national authorities. It is their responsibility to contact the shops in question and determine the appropriate corrective action.

Are shops or garage owners complicit in the illegal trade?

Not necessarily. Shops or garages offering tyres to consumers may also be victims in this.

Who then, is responsible for the compliance of imported tyres with the regulation?

According to the REACH Regulation, the importer is legally responsible for compliance. There may, additionally, be local laws applicable.

Is there a danger to consumer health and safety in the fact that they may be driving on tyres with excess levels of dangerous PAHs?

Industry current understanding of the science is that there is no direct threat to consumer health or safety, should their vehicles be equipped with such non-compliant tyres. What is clear, however, is that these tyres are illegal on the EU market due to safety concerns determined by the EU health and safety authorities, and thus cannot lawfully be sold. Whether or not these particular tyres further comply or not with other essential EU regulations on tyre safety has not been checked in these ETRMA tests. Moreover, allowing non-compliant tyres to enter the EU market not only undermines the credibility of the EU's legislation, it also increases the risk of consumers being misled and potentially unsafe tyres being passed off as equal to others.

Why is it so important that this legislation is enforced?

Legislation without enforcement has no benefit for consumer or environmental safety and will not deter any unscrupulous market behaviour by commercial operators. We cannot hope to curtail the use of prohibited or dangerous chemicals and move toward a greener and safer environment if all parties – tyre manufacturers, importers and distributors alike – do not adhere to the legislation.

If some manufacturers and importers are allowed to flagrantly ignore the current legislation, they may also choose not to adhere to important upcoming regulations, such as the new tyre labelling regulations which are due to come into effect in 2012. Allowing non-compliant tyres to enter European markets not only undermines the credibility of the EU's legislation, it also increases the risk of consumers being misled and inferior or illegal tyres being passed off as equal to others.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

02/03/2011

What action needs to be taken to ensure compliance to these and upcoming regulations, in the view of the ETRMA?

The ETRMA and its members fully support the current and upcoming EU regulations governing the tyre industry. As such, ETRMA members have already invested more than €100 million to ensure they conform to the current legislation which expressly prohibits the use of high-PAH extender oils in their tyre production.

The ETRMA requests urgent attention to be given to the creation of a clear, coherent and coordinated market surveillance program, which can help ensure that all tyres placed on the European market today are indeed compliant with the Union's health, safety and environmental regulations. Only through the implementation of a coordinated, effective market surveillance program and through a strong collaboration between all parties concerned – national authorities, producers, the supply chain and final consumers – can we hope to create a safer, greener society and ensure that the tyres on our vehicles are not compromised.

Concretely, the ETRMA therefore

- **calls on the EU and national authorities to intensify and broaden their own testing and enforcement activities**
- **urges Member State authorities to impose swift and dissuasive sanctions on those who do not comply with the EU law**
- **urges tyre distributors, importers and the retail industry to request confirmation from their suppliers that their tyres are fully compliant with the REACH regulation.**

Who do I contact if I have further questions regarding the test programme?

Fazilet Cinaralp, Secretary General ETRMA
Mobile: +32 475 34 83 71
Email: f.cinaralp@etrma.org

Untersuchungsbericht 2, Mitteilung ETRMA

ETRMA-PRÜFPROGRAMM STELLT FEST: 11% DER REIFEN ENTSPRECHEN NICHT EU-GESETZGEBUNG ÜBER VERWENDUNG STARK PAK-HALTIGER ÖLE.

Millionen importierter Reifen entsprechen möglicherweise nicht der betreffenden EU-Verordnung. ETRMA fordert die Behörden der EU und der Mitgliedstaaten auf, Prüf- und Durchsetzungsmaßnahmen zu intensivieren und auszuweiten.

Genf, 1. März 2011. ETRMA, der europäische Verband der Reifen- und Gummihersteller, gab heute die Ergebnisse der ersten Phase seines Reifenprüfprogramms bekannt, bei dem EU-weit verkaufte Reifen bezüglich der Verwendung von stark PAK-haltigen Ölen geprüft wurden. Die Verwendung dieser Öle ist im Rahmen der europäischen REACH-Verordnung[1] bei allen hergestellten und auf dem EU-Markt verkauften Reifen seit 1. Januar 2010 verboten. Elf Prozent aller geprüften Reifen erwiesen sich als nicht ordnungsgemäß.

Über mehrere Monate, bis zum 18. Februar 2011, führte ETRMA Tests bei einer Auswahl von 110 Reifen durch, die unter 45 Markennamen auf einigen der größten Reifenmärkte in der EU verkauft werden. Von den 45 geprüften Marken erwiesen sich 12 Reifen von insgesamt neun Marken als nicht ordnungsgemäß, da sie PAK-Werte aufwiesen, die aufgrund von REACH verboten sind und daher illegal auf dem EU-Markt verkauft wurden.

Im Rahmen der Prüfung wurden unterschiedliche Reifentypen getestet (PKW-, Kleinlaster-, Motorrad- und Industriereifen), die in den Hauptherstellungsländern, sowohl innerhalb als auch außerhalb der Europäischen Union, produziert wurden. Markierungen auf den Reifen zeigten, dass sie in 16 Ländern, darunter neun EU-Mitgliedstaaten und sieben Nichtmitgliedstaaten, und in diesen Ländern an insgesamt 92 unterschiedlichen Produktionsstandorten hergestellt wurden. Die 12 für nicht ordnungsgemäß befundenen Reifen wurden alle in China unter 9 unterschiedlichen Markennamen hergestellt.

„Elf Prozent sind Grund zur Sorge. Es nimmt erschütternde Ausmaße an, wenn man bedenkt, dass etwa 100 Millionen Reifen jährlich in die EU importiert und auf den Markt gebracht werden," erklärt Dr. Francesco Gori, Präsident der ETRMA. „Dies könnte sehr gut nur die Spitze des Eisbergs sein."

Die meisten Reifenhersteller in der EU und weltweit haben den Übergang zur Herstellung mit schwach PAK-haltigen Ölen abgeschlossen und entsprechen daher bereits vollumfänglich der EU-Verordnung. „Alle in der EU hergestellten Reifen erwiesen sich als REACH-konform," stellt Dr. Gori fest und fügt hinzu: „Dass deren Produkte seit Inkrafttreten vollkommen REACH-konform sind, erforderte von unseren Mitgliedern zudem eine beträchtliche Investition von mehr als 100 Millionen Euro."

ETRMA ist nicht der Auffassung, dass eine unmittelbare Gefahr aufgrund dieser illegalen Reifen auf dem EU-Markt für die Gesundheit oder Sicherheit der Verbraucher besteht. Deren Präsenz führt jedoch zu großer Sorge bezüglich der Durchsetzung von REACH und zukünftiger Gesetzgebung zur Erhöhung der Sicherheit in Bezug auf Reifen und viele andere Produkte.

[1] (Verordnung 1907/2006/EG (REACH), Anhang XVII, Position 50)

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

„Wenn man zulässt, dass Hersteller und Importeure derzeitige Gesetzgebung ignorieren, beeinträchtigt dies vermutlich ebenso die Wirksamkeit zukünftiger Gesetzgebung wie die über Kennzeichnung von Reifen, die 2012 in Kraft tritt", führt Dr. Gori aus. Die Nichteinhaltung der Kennzeichnungsgesetzgebung könnte dazu führen, dass Verbraucher getäuscht werden, minderwertige Reifen mit mangelhaften Leistungseigenschaften zu kaufen."

Angesichts der Ergebnisse des ersten Prüfprogramms fordert die ETRMA die Behörden der EU und der Mitgliedstaaten auf, Prüf- und Durchsetzungsmaßnahmen zu intensivieren und zu verbreiten. Einige staatliche Behörden, beispielsweise im Vereinigten Königreich, haben bereits Projekte im Rahmen der REACH-Durchsetzung angekündigt, um sicherzustellen, dass das Vermarktungsverbot bezüglich stark PAK-haltiger Öle in Reifen gemäß der EU-Gesetzgebung eingehalten wird. Es ist wichtig darauf hinzuweisen, dass jeder Mitgliedstaat seine eigenen Strafverfahren hat um Einhaltung des EU Verbotes zu gewährleisten.

„ETRMA und seine Mitglieder haben die gesamte Bandbreite der EU-Verordnungen bezüglich der Reifenindustrie begrüßt; Verordnungen, die von unseren Mitgliedern signifikante Investitionen in Bezug auf deren Einhaltung verlangten. Daher fordern wir, dass einem klar festgelegten, kohärenten und koordinierten Marktüberwachungsprogramm, das gleiche Bedingungen für alle Reifenhersteller sicherstellt, dringend Aufmerksamkeit gewidmet wird. Gesetzgebung ohne wirksame Folgemaßnahmen und Durchsetzung schadet. Zuzulassen, dass nicht ordnungsgemäße Reifen in die Europäische Union eingeführt werden, untergräbt nicht nur die Glaubwürdigkeit der EU-Gesetzgebung, sondern erhöht auch die Wahrscheinlichkeit, dass Verbraucher getäuscht werden und minderwertige oder illegale Reifen als anderen gleichwertige ausgegeben werden," betont der Präsident der ETRMA.

Über die ETRMA

Die derzeitigen Mitgliedsunternehmen der ETRMA sind: Apollo Vredestein, Bridgestone Europe, Cooper Tires, Continental, Goodyear Dunlop Tires Europe, Hankook, Marangoni, Michelin, Mitas, Nokian Tyres, Pirelli und Trelleborg Wheel Systems. Die Kautschukspezialhersteller werden durch länderspezifische Verbände in Belgien (federplast.be), Finnland (rmaf), Frankreich (sncp), Deutschland (wdk), Italien (fgp), den Niederlanden (nvr) und Spanien (consorcio) vertreten. Die Branche beschäftigt unmittelbar mehr als 360.000 Menschen in der EU und unterstützt weitere 800.000 Arbeitsplätze in verwandten Sektoren. Der Umsatz der ETRMA-Mitglieder beträgt jährlich geschätzt etwa 50 Milliarden Euro, wobei bis zu 5 % in F&E investiert werden.

Weitere Informationen:

Frau Fazilet Cinaralp Generalsekretärin
Mobiltelefon +32 475 34 83 71
f.cinaralp@etrma.org

Anmerkung:

Was bedeutet PAK?

Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK): eine Gruppe von über 100 chemischen Substanzen mit polyaromatischer Struktur, die zahlreich in der gesamten Natur vorkommen und sowohl durch natürliche als auch industrielle Prozesse hergestellt werden. Acht PAK haben sich als krebserregend erwiesen und werden durch EU-Gesetzgebung reglementiert.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

Was sind Weichmacheröle und warum werden sie in Reifen verwendet?
In der Reifenindustrie verwendete Weichmacheröle sind aromatische Öle, die durch Raffination in der petrochemischen Industrie gewonnen werden. Ihr Einsatz dient nicht dazu, dem Reifen einen angenehmen Geruch zu verleihen, sondern um die Verarbeitung der Kautschukkomponenten zu erleichtern, aus denen Reifen hergestellt werden. Weichmacheröle sind zudem ein entscheidender Bestandteil bei der technischen Leistung des Reifens, insbesondere bezüglich der Bodenhaftung (Grip) und Abnutzungseigenschaften, und um sicherzustellen, dass Reifen langsamer verschleißen. Sie tragen daher direkt zur Reifenqualität und schlussendlich zur Sicherheit des Fahrers bei. Die unterschiedlichen Arten von Weichmacherölen sind leider nicht einfach austauschbar. Der obligatorische Wechsel von stark PAK-haltigen Weichmacherölen zu sicheren, schwach PAK-haltigen Ölen erfordert signifikante F&E und darüber hinaus die Neuformulierung der zahlreichen Kautschukmischungen im Reifen, um die wichtigen Bodenhaftungs- und Abnutzungseigenschaften des Reifens zu erhalten.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

P-markierte Reifen

Im Handel tauchen immer wieder Pkw-Reifen auf, die ein "P" vor der Reifenkennzeichnung tragen, z.B. P 195/70 R 13 88 H. Dabei handelt es sich um Reifen, die für spezielle Märkte, z.B. USA oder Australien, gefertigt wurden. Die Bezeichnung "P" steht für "passenger car" und ist ein Hinweis für den Verwendungszweck.

Hinsichtlich des Einsatzes solcher Reifen gilt Folgendes:
1. Sind P-markierte Reifen entsprechend der ECE-Regelung Nr. 30, also mit Betriebserkennung aus Tragfähigkeitskennzahl und Geschwindigkeitssymbol gekennzeichnet, so entsprechen sie den Anforderungen des § 36 StVZO. Sie können also bedenkenlos montiert werden. Das Fahrzeug verliert dadurch nicht seine Betriebserlaubnis, bzw. seinen Versicherungsschutz.

Nachstehende Kennzeichnung muss neben der Fabrik- oder Handelsmarke vorhanden sein:

*Reifen-Nennbreite
*Nennquerschnittverhältnis
*Reifenbauart
*Felgen-Nenndurchmesser
*Tragfähigkeitssymbol
*Symbol der Geschwindigkeitskategorie
*falls zutreffend: TUBELESS, M+S, reinforced
*Herstellungsdatum
(vgl. "Richtlinie für die einheitliche Reifenkennzeichnung", § 36 StVZO)

2. Nicht ohne weiteres verwendet werden dürfen P-markierte Reifen ohne Betriebserkennung, bei denen die Tragfähigkeitskennzahl und das Geschwindigkeitssymbol gar nicht, bzw. nicht normgerecht hinter der Größenbezeichnung stehen, sondern einzeln an anderer Stelle. Hier müssen Fahrzeughalter und Fahrzeugführer eine Bescheinigung des Herstellers mitführen, der die Eignung des Reifens bestätigt (§ 36 Abs. 2b StVZO; Muster, siehe "Kennzeichnung von Reifen"). Eine Vorführung bei einem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer ist nicht erforderlich, wenn die Angaben in der Bescheinigung denen in den Fahrzeugpapieren entsprechen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

„P"-markierte Reifen – made in USA oder Australien

In der USA oder Australien hergestellte Reifen, die i.d.R. ein „P" vor der Reifenkennzeichnung tragen (z.B. P 195/65 R 15) – „P" steht für „passenger car" und ist ein Hinweis auf den Verwendungszweck – dürfen, so sie mit einem ECE-Genehmigungszeichen (E) oder EG-Typengenehmigungszeichen (e) gekennzeichnet und damit der ECE-Regelung 30 entsprechen, also mit einer Betriebskennung aus Tragfähigkeits-Kennzahl und Geschwindigkeits-Symbol gekennzeichnet sind, ohne irgendwelche Einschränkungen in der Bundesrepublik Deutschland in Verkehr gebracht, montiert und betrieben werden.

Nachstehende Kennzeichnungen insgesamt müssen vorhanden sein:

- E- oder e-Kennzeichnung
- Fabrik- oder Handelsmarke
- Reifennennbreite
- Nennquerschnittverhältnis
- Reifenbauart
- Felgennenndurchmesser
- Tragfähigkeitskennzahl (en)
- Symbol (e) der Geschwindigkeitskategorie falls zutreffend:
  TUBLESS, M+S (M&S, M.S.)*1), REINFORCED/XL (Extra Load)
- Herstellungsdatum (DOT-Kennzeichnung) – vierstellig (ab 01.01.2000), die ersten beiden Ziffern geben die Herstellungswoche, die letzten beiden Ziffern das Herstellungsjahr an

Nicht verwendet werden dürfen „P"-markierte Reifen ohne Betriebskennung, bei denen also die Tragfähigkeits-Kennzahl und das Geschwindigkeits-Symbol gar nicht bzw. nicht normgerecht hinter der Größenbezeichnung stehen, sondern einzeln an anderer Stelle.

*1) in den USA werden i.d.R. fast alle Profilausführungen – also auch Sommerreifen –, aus welchem Grunde auch immer, mit M+S (M&S oder M.S.) gekennzeichnet. Zur fachgerechten Beratung des Kunden gehört es aber, diesen darauf hinzuweisen. Gleichfalls darauf, dass in den USA dementsprechend reine Winterreifen - gesetzlich geregelt - neben der M+S- (M&S oder M.S.)-Kennzeichnung das sogenannte Schneeflocken- (Eiskristall-)-Symbol tragen müssen, ansonsten zählen sie nicht als Winterreifen (Basis für die Vergabe dieser Kennzeichnung ist ein gesonderter Test – Traktionstest auf Schnee bei der US-amerikanischen Verkehrsbehörde). Einsatzbeschränkungen für z.B. „P"-markierte Reifen – made in USA – mit Sommerreifenprofil und o.g. M+S- (M&S oder M.S.)-Kennzeichnung, gibt es aber auch in der EU oder Deutschland nicht, es sei denn die Verwendung von Winterreifen ist (z.B. streckenbezogen oder saisonal etc.) vorgeschrieben.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 01/2006

Einsatzfahrzeuge – BRV-Ausrüstungsempfehlungen

BRV-Ausrüstungsempfehlungen zu Reifenpannenhilfsfahrzeugen finden Mitglieder im internen Bereich der BRV-Homepage (www.bundesverband-reifenhandel.de) unter:

Mitglieder-Login / Downloads / Technik / Reifenpannenhilfsfahrzeuge

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

Richtlinien über die Mindestanforderungen an Bauart oder Ausrüstung von Pannenhilfsfahrzeugen

Im Juni 1997 wurde die "Richtlinie über die Anerkennung von Pannenhilfsfahrzeugen" vom 24.1.1969, VkBl. 1969 Seite 67, auf Fahrzeuge ausgedehnt, die vornehmlich zur Behebung von Reifenpannen an Nutzfahrzeugen eingesetzt werden. Da die benötigte technische Ausrüstung zur Behebung von Reifenpannen an Nutzfahrzeugen erheblich von den Ausrüstungsvorschriften der in der o.g. Richtlinie definierten Pannenhilfsfahrzeuge abweicht, wurden die Mindestanforderungen an die Einrichtung der Fahrzeuge zur Behebung von Reifenpannen unter Ziffer 4 dieser Richtlinie hinzugefügt.

Die Ausweitung zur Berechtigung, eine Kennleuchte für gelbes Blinklicht (Rundumlicht) zu führen, wird für notwendig erachtet, da sich inzwischen ständig Fahrzeuge zur Behebung von Reifenpannen insbesondere an Nutzfahrzeugen auf öffentlichen Straßen im Einsatz befinden. Die Tätigkeit auf der dem Verkehr zugewandten Seite an liegengebliebenen Fahrzeugen ist überaus risikobehaftet, die übrigen Verkehrsteilnehmer sollten deshalb auf diese Art von Gefahrenstellen schon weithin sichtbar aufmerksam gemacht werden können.

Bei der Überarbeitung der o. g. Richtlinie wurden gleichzeitig auch Anforderungen für die bereits bekannten Pannenhilfsfahrzeuge sinngemäß dem heutigen Stand der Technik angepasst.

Nach Anhörung der zuständigen Landesbehörden wird nachstehende Richtlinie bekannt gegeben. Sie kann ab sofort angewendet werden.

Richtlinie über die Mindestanforderungen an Bauart oder Ausrüstung von Pannenhilfsfahrzeugen.

Als Pannenhilfsfahrzeuge im Sinne des § 52 Abs. 4 Nr. 2 StVZO sind anzuerkennen:

1. Abschleppwagen
2. Bergungsfahrzeuge
3. Fahrzeuge mit entsprechender Ausrüstung vornehmlich zur Behebung technischer Störungen an Ort und Stelle
4. Fahrzeuge mit entsprechender Ausrüstung vornehmlich zur Behebung von Reifenpannen an Ort und Stelle

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2000

Anerkennungsvoraussetzungen:

(...)
zu 4. Die Ausrüstung dieser Kraftfahrzeuge oder Anhänger muss mindestens die folgenden Gegenstände umfassen, zusätzlich muss ein entsprechender Transportraum für die im jeweiligen Pannenfall zu ersetzenden Reifen zur Verfügung stehen.
a) Ausrüstung zur Absicherung der Unfall- oder Arbeitsstelle:

- 2 Unterlegkeile
- 1 Warnflagge weiß-rot gestreift
- 3 Warndreiecke und 2 Warnleuchten, jeweils in amtlich genehmigter Bauart
- 5 Leitkegel ("Lübecker Hüte")

b) Ausrüstung zur Behebung von Pannen:

- 1 Satz Kleinwerkzeuge (z.B. Fräser und Rauhwerkzeuge)
- 1 Kleinwerkzeug-Koffer (Schraubenzieher, Zangen, etc.)
- 1 Steckschlüsselkasten mit Wechselsteckschlüssel in langer Ausführung (Schlüsselweiten 24-36 mm)
- 2 Hämmer (300 und 800 g)
- 1 Satz Montierhebel
- 1 Satz Pumpringe
- 1 Radkreuzschlüssel
- 1 Radmutternlöser
- 1 Drehmomentschlüssel für 140 Nm bis 760 Nm (3/4" mit Verlängerung und Adapter für 1")
- 1 Wagenheber
- 1 Satz Unterstellböcke
- 2 Unterlegkeile
- 1 Kompressor oder 1 Druckluftflasche
- 1 Hand-Reifenfüllmesser
- 1 Arbeitslampe mit Verlängerungskabel (25m)
- gebräuchliche Ventile und Ventilverlängerungen
- gebräuchliche Radmuttern und Dichtringe
- Reifenreparaturmaterial

Der Vermerk unter Ziffer 33 im Fahrzeugschein über die Anerkennung als Pannenhilfsfahrzeug soll lauten: "Als Pannenhilfsfahrzeug nach § 52 Abs. 4 Nr. 2 StVZO anerkannt".

(Quelle: VkBl. 1997 S. 472)

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2000

Pneu Service
24-Stunden-Lkw-Breakdown-Service

Rundschreiben der Pneu Service e. G. vom September 2003 an die Pneu Service-Mitglieder:

Endlich ist es soweit: ab 01. September 2003 können wir der langjährigen Forderung unserer Mitglieder entsprechen und Ihnen, bzw. Ihren Kunden, eine eigene Pneu Service-Notrufnummer für die nationale und internationale Lkw-Pannenvermittlung – 24 Stunden am Tag und 365 Tage im Jahr – zur Verfügung stellen!

In Anspruch genommen werden kann diese Notrufnummer von allen Pneu Service-Mitgliedern. Die Identifikation erfolgt ausschließlich über den Namen des Pneu Service-Mitgliedes und dessen Mitgliedsnummer, d.h. Ihre Kunden bzw. deren Fahrer benötigen diese im Pannenfall und sollten dementsprechend über diese verfügen. Sie können selbstverständlich auch selbst über die Notrufnummer den Auftrag (für Ihren Kunden) auslösen (siehe dazu auch das "Ablaufschema für den nationalen und internationalen Pneu Service-Pannendienst").

National, also in Deutschland, ändert sich praktisch nichts für Sie. Entweder Sie organisieren die Pannenbearbeitung während der Öffnungszeiten wie gehabt mit einem Kontakthändler aus dem Pneu Service-Stationsverzeichnis (zu den gültigen Pneu Service-Verrechnungskonditionen) im Direktverkehr selbst, oder Sie benutzen jetzt dafür die Pneu Service-Notrufnummer **(0180) 521 27 82 bzw. Fax (0180) 521 27 83** – natürlich insbesondere außerhalb der Öffnungszeiten und an Sonn- und Feiertagen. In diesem Falle entstehen Ihnen bzw. Ihren Kunden lediglich Mehrkosten von 65,- Euro (Servicepauschale) pro Pannenfall für die Inanspruchnahme der Notrufnummer. Alle anderen Konditionen – Produkt- und Dienstleistungspreise – bleiben bestehen, d.h. es wird nach wie vor nach den gültigen Pneu Service-Verrechnungskonditionen (zwischen Stamm- und Kontakthändler) abgerechnet. Die Rechnung erhalten Sie allerdings in diesem Falle nicht vom Kontakthändler (wie bei der Direktberechnung), sondern von der Pneu Service-Zentrale.

Für die Servicepauschale von 65,- Euro – die übrigens immer gleich bleibt, egal ob es sich um einen nationalen oder internationalen Pannenfall, während der Öffnungszeiten oder außerhalb, an Sonn- oder Feiertagen handelt; also 24 Stunden am Tag und 365 Tage im Jahr – werden Sie von den oft zeitraubenden Arbeiten einer Pannenvermittlung entlastet und können sich wichtigeren Aufgaben zuwenden.
Selbstverständlich übernimmt die Pneu Service e.G. für jeden über die Pneu Service-Notrufnummer ordnungsgemäß abgewickelten Lkw-Pannenfall (national und international) generell die Zahlungsgarantie. Ein in heutigen Zeiten sicherlich nicht zu vernachlässigender Aspekt im Lkw-Geschäft.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2004

International können Sie die Notrufnummer (oder Ihre Kunden - die Identifikation erfolgt genauso wie bei nationalen Pannenfällen - siehe oben bzw. "Ablaufschema für den nationalen und internationalen Pneu Service-Pannendienst") für Pannenfälle in der Ländergruppe Süd & Nord-Europa - das sind **Italien, Frankreich, Spanien, Portugal, Finnland, Norwegen, Schweden, Österreich und Schweiz** - zu vereinbarten Festpreisen (siehe hierzu die "Pneu Service-Pannenservice-Verrechnungskonditionen/Produkt- und Dienstleistungspreise") in Anspruch nehmen und damit auch Ihren Kunden für diese Länder feste Preise garantieren. Das Gleiche gilt für die Ländergruppe Zentral-Europa - das sind **Belgien, Niederlande, Luxemburg, Dänemark und UK (England und Irland).**

Für die Ländergruppe Ost-Europa - das sind **Tschechien, Slowakei, Ungarn, Litauen, Lettland, Estland, Polen, Rumänien, Slowenien, Kroatien, Bosnien, Türkei, Jugoslawien, Bulgarien, Mazedonien und Griechenland** - befindet sich das Service-Netz zur Zeit im Aufbau, d.h. Partner sind dort schon vorhanden, aber hier können noch keine Festpreise garantiert und kein hundertprozentiger 24-Stunden-Service gewährleistet werden.
Die Pannenvermittlung ist aber auch in diesen Ländern möglich!

Die Vereinbarung von gesonderten Produkt- und Dienstleistungspreisen ist durch das unterschiedliche Preisniveau auf den einzelnen europäischen Märkten/Ländergruppen unbedingt notwendig. Da auch die Systematik dieser Preise etwas von denen der Pneu Service in Deutschland abweicht, haben wir als Anlage zu dem vorliegenden Rundschreiben je ein Beispiel (Preisvergleich) für die einzelnen Ländergruppen beigefügt. Sie werden sehen, so überdimensional sind die Unterschiede nun auch wieder nicht, zumindest im Vergleich zu anderen europäischen Pannendiensten (es handelt sich hier um Einstiegspreise für die Pneu Service, die bei einem entsprechenden Volumen dann sicherlich noch verhandelbar sind, insbesondere die Produktpreise).

Wir sind fest davon überzeugt, Ihnen hiermit ein tragfähiges und vor allem wirtschaftliches Instrument an die Hand zu geben, um den 24-Stunden-Lkw-Pannendienst - wie gesagt: an 365 Tagen im Jahr und praktisch für ganz Europa - für Ihre Kunden zu gewährleisten. Nutzen Sie es dementsprechend und nehmen Sie uns beim Wort!

Zu eventuellen Rücksprachen stehen wir Ihnen selbstverständlich gern zur Verfügung.
Mit freundlichen Grüßen
Pneu Service e.G."

Die Anlagen, auf die in diesem Schreiben verwiesen wurde - "Ablaufschema für den nationalen und internationalen Pneu Service-Pannendienst", "Pneu Service-Pannenservice-Verrechnungskonditionen/Produkt- und Dienstleistungspreise - international" und "Preisvergleiche (Beispiele) - nationaler und internationaler Pannenservice" - können bei Interesse unter Telefon (0228) 289 94-80 bzw. Fax 289 94-88 in der Pneu Service-Geschäftsstelle angefordert werden.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2004

Pannenhilfe und Abschlepparbeiten

Informationen von der Berufsgenossenschaft

Bilder sagen oftmals mehr als tausend Worte - noch dazu, wenn es bewegte Bilder sind. Deshalb hat die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF) ergänzend zu ihrem Leitfaden "Sicherungsmaßnahmen bei Pannen-/Unfallhilfe, Bergungs- und Abschlepparbeiten" kürzlich einen Videofilm "Einsatzort Straße" herausgegeben.

Nach Angaben der BGF unterstützt dieser Film auf anschauliche Weise die Schulung der Mitarbeiter von Pannenhilfs- und Abschleppunternehmen, wendet sich aber auch an sonstige Betriebe, die Pannenhilfsmaßnahmen durchführen. Insofern ist er auch für den Reifenfachhandel interessant.

Das Video "Einsatzort Straße" ist in eine Spielhandlung eingebettet und beginnt vor Gericht mit der Verhandlung gegen einen Pannenhelfer, der seine Einsatzstelle nicht abgesichert hat. In Rückblenden wird gezeigt, wie es als Folge davon zu einem Auffahrunfall kam.

Natürlich zeigt der Film auch, wie es richtig gemacht wird. Zwei Einsätze auf der Autobahn sind nachgestellt und entsprechen den Vorgaben der BGI 800 "Sicherungsmaßnahmen bei Pannen-/Unfallhilfe, Bergungs- und Abschlepparbeiten", die im April vergangenen Jahres herausgegeben worden war (der BRV berichtete in Trends & Facts Nr. 3 vom Mai 2001, S. 35). Die Gegenüberstellung von positiven und negativen Beispielen verdeutlicht besonders bei den Nachtaufnahmen die Wirkung von Warnleuchten, Konturmarkierungen, Absicherungsmaterial und Warnkleidung. Eine Pannensituation in der Kurve einer Landstraße zeigt ebenfalls Gefahrenmomente und notwendige Absicherungsmaßnahmen.

Auch die für Pannenhelfer wichtige, gezielte Informationsaufnahme eines Unfalls in der Notrufzentrale wird gezeigt. Und es werden Tipps zur Schulung und Einweisung der Mitarbeiter gegeben. Denn - so gibt die BGF zu bedenken - sichere Technik und vorschriftsmäßiges Absicherungsmaterial sind wertlos, wenn sie nicht richtig eingesetzt werden.

Mitgliedsunternehmen der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen oder der Großhandels- und Lagerei-BG erhalten den Film zum Preis von 10,-EUR, Nichtmitglieder können ihn zum Preis von 25,-EUR beziehen. Bestellungen über die GSV GmbH, Postfach 50 02 29, 22702 Hamburg. Wichtiger Hinweis für Mitglieder der genannten Berufgenossenschaften: Um in den Genuss des Sonderpreises zu kommen, ist bei der Bestellung die Angabe Ihrer Mitgliedsnummer erforderlich!

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 04/2002

Als Informationsmaterial auch für Reifenfachhändler interessant: Broschüre und Video der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 04/2002

Sicherungsmaßnahmen:
Fortbildungsangebot der Stahlgruber-Stiftung

Für den mobilen Reifendienst bei Pannenhilfe auf Autobahnen und Landstraßen besteht ein sehr hohes Gefährdungspotenzial. Leider werden nach wie vor zahlreiche Anforderungen, die vom Gesetzgeber vorgeschrieben sind, in der Praxis nur ungenügend oder gar nicht umgesetzt.

Die Stahlgruber-Stiftung in München bietet seit 2011 zu diesem Thema eine Fortbildung an. In dem Kurs werden rechtliche Rahmenbedingungen sowie Gefährdungspotenziale vermittelt und anhand praktischer Übungen die Absicherung einer Pannenstelle trainiert.

Nähere Informationen zu dieser Fortbildung erhalten Sie im Internet unter:

http://www.stahlgruber-stiftung.de/

Die von der Berufsgenossenschaft entwickelte BG-Information „Sicherungsmaßnahmen bei Pannen-/ Unfallhilfe, Bergungs- und Abschlepparbeiten (BGI 800), deren Inhalt ebenfalls Bestandteil der Fortbildung der Stahlgruber-Stiftung ist, können BRV-Mitglieder im internen Downloadbereich der BRV-Homepage abrufen unter:

Mitglieder-Login / Downloads / Arbeitssicherheit / Sicherungsmaßnahmen bei Pannen-/ Unfallhilfe

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

Reifen, Rad-/Reifensysteme mit Notlaufeigenschaften und Reifendruck-Kontrollsysteme (Stand 03/05)

1. Reifen, Rad-/Reifensysteme mit Notlaufeigenschaften

Reifen mit Notlaufeigenschaften - Run Flat-Reifen
(einsetzbar, montierbar auf koventionellen Felgen, ohne im Wesentlichen besondere Montagetechnik montierbar)

- Bridgestone RFT (Run Flat Tires)	- Montageanleitungen von BS/FS liegen vor und können abgefordert werden
- Continental SSR (Self Supporting Runflat Tire)	- Montageanleitungen von Continental liegen vor und können abgefordert werden
- Dunlop DSST (Dunlop Self Supporting Technology)	- keine gesonderten Montagehinweise lt. Dunlop erforderlich
- Goodyear EMT (Extended Mobility Tires)	- Montagehinweise von GY liegen vor und können abgefordert werden
- Goodyear RunOnFlat	- Montagehinweise von GY liegen vor und können abgefordert werden
- Pirelli Eufori@	- keine gesonderten Montagehinweise lt. Pirelli erforderlich
- Michelin ZP	- keine gesonderten Montagehinweise lt. Michelin erforderlich

Darüber hinaus liegen allgemeine Montageanleitungen für Run Flat-Reifen vom wdk vor und können abgefordert werden, i.d.R. muss sich der RFH für den Bezug von Run Flat-Reifen vom jeweiligen Reifenhersteller autorisieren/zerifizieren lassen - dazu werden auch entsprechende Schulungen angeboten, neben der neutralen BRV-Schulung bei der Stahlgruber-Stiftung.
In der Erstausrüstung verbaute Run Flat-Reifen besitzen herstellerspezifische Kennzeichnungen - bei BMW -RSC- und bei Mercedes - MO-Extended!

Zusatzsysteme für Notlaufeigenschaften
(einsetzbar, montierbar auf konventionellen Felgen mit konventionellen Reifen, keine gesonderte Reifen-Montagetechnik erforderlich)

- Bridgestone Aircept-System	- für Nutzfahrzeuge-/Reifen (Greatec), Dokumentation dazu liegt vor
- Continental CSR (Conti Support Ring)	- Markteinführung ggf. 2004, gesonderte Montageanleitungen liegen noch nicht vor
- Hutchinson CRF (Composite Run Flat)	- Dokumentation und Montageanleitung liegen vor und können abgefordert werden
- Hutchinson ASR (Advanced Security Ring)	- Dokumentation und Montageanleitung liegen vor und können abgefordert werden

Rad-/Reifensysteme mit Notlaufeigenschaften
(nur mit eigens dafür entwickelten Felgen einsetzbar, montierbar, gesonderte Montagetechnik, z.T. Zusatztechnik, erforderlich)

- Continental CWS (Conti Wheel System)	- Hinweise zur Montage und Montagetechnik liegen noch nicht vor (Markteinführung ggf. 2004/2005)
- Michelin PAX (Kooperation mit Pirelli, Goodyear, Dunlop)	- Montageanleitung und Hinweise zur zusätzlichen Montagetechnik liegen vor und können abgefordert werden

Alle Systeme müssen mit einem parallelen **Reifendruck-Kontollsystem** betrieben werden (darüber hinaus können natürlich auch alle konventionellen Reifen, Rad-/Reifenkombinationen mit einem Reifendruck-Kontrollsystem betrieben werden), im Pannenfall sind 80 km/h Höchstgeschwindigkeit und eine begrenzte km-Laufleistung (i.d.R. 80 km/h) je nach Automobilhersteller vorgeschrieben!

center of competence BRV

Pannenlaufsysteme – Reifen mit Notlaufeigenschaften

Von den Reifen- und Automobilherstellern wird derzeit sehr stark der Einsatz von Pannenlaufsystemen und Reifen mit Notlaufeigenschaften forciert und bereits in der Öffentlichkeit publiziert. Grund genug für den BRV-Arbeitskreis "Reifentechnik/Autoservice" sich mit dieser Thematik und vor allem mit den daraus resultierenden Auswirkungen für den Reifenfachhandel zu beschäftigen.

Grundsätzlich kann man dabei zwischen zwei Systemen unterscheiden:

1. Systeme, die im Zusammenhang mit konventionellen Felgen einsetzbar sind.
   Dazu gehören in erster Linie die sogenannten Reifen mit Notlaufeigenschaften, wie sie
   - von Dunlop - Dunlop SP Sport 2000 DSST (dabei steht DSST für Dunlop Self Supporting Technology) und
   - von Goodyear - Goodyear Eagle F1 EMT (EMT = Extended Mobility Tires) entwickelt und auf den Markt gebracht worden sind.
     Aber auch das Continental CSR-System (CSR steht für Continental Sicherheits Ring), das bei konventionellen Reifen und Felgen anwendbar ist.

2. Systeme, die nur auf eigens dafür entwickelten Felgen montierbar sind. Dazu gehören:
   - das Continental CWS-System (CWS = Continental Wheel System) und
   - das Michelin PAX-System,
     das auch von Pirelli in Zusammenarbeit mit Michelin zukünftig vermarktet werden soll.

In der BRV-Geschäftsstelle werden dazu im Moment alle relevanten Unterlagen der einzelnen Hersteller zu den jeweiligen Systeme zusammengefasst und dokumentiert.
Der Arbeitskreis "Reifentechnik/Autoservice" sieht derzeit drei grundsätzliche Auswirkungen auf den Reifenfachhandel:

(1) Auswirkungen auf die Montage solcher Reifen oder Systeme, es wird bereits an entsprechenden BRV-Montagerichtlinien gearbeitet.

(2) Auswirkungen auf die Montagetechnik für solche Reifen oder Systeme.
Eine entsprechende BRV-Dokumentation wird zusammengestellt.

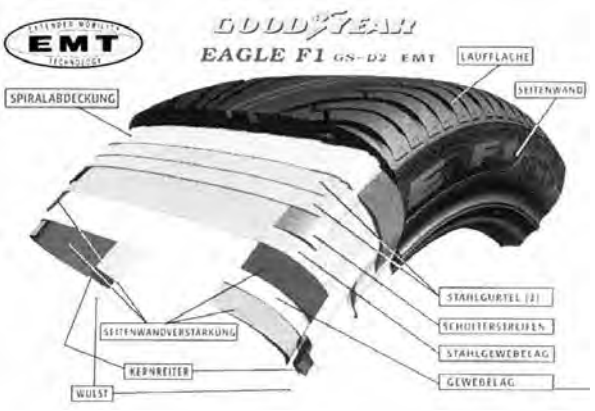
(3) Da bei Einsatz und Montage von Pannenlaufsystemen und Reifen mit Notlaufeigenschaften der Einsatz von Reifendruckkontrollsystemen zwingend vorgeschrieben ist, muss der Reifenfachhandel auch das Handling dieser Systeme beherrschen.
Das derzeit einzige von den europäischen Automobilherstellern für die Erstausrüstung freigegebene Reifendruck-Kontrollsystem ist das von der Beru AG gelieferte RDC-System (Reifen-Druck-Control), das in Zusammenarbeit mit Audi, BMW, Daimler Chrysler, Porsche und VW entwickelt wurde.
Für die nachträgliche Montage durch die Fachwerkstatt ist z. Z. nur das SmartTire System bekannt, das in Deutschland u. a. durch die Firma Autostyling Seehase in Mönchengladbach vertrieben wird (siehe dazu auch "Trends + Facts", Ausgabe 6/1999, Seite 31).

Sollten Sie zu dem gesamten Themenkomplex Rückfragen haben, steht Ihnen die BRV-Geschäftsstelle gerne zur Verfügung!

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2000

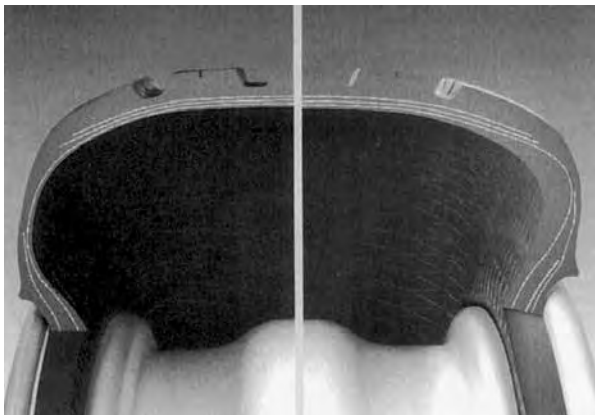
Pannenlaufsysteme – Reifen mit Notlaufeigenschaften

Von den Reifen- und Automobilherstellern wird derzeit sehr stark der Einsatz von Pannenlaufsystemen und Reifen mit Notlaufeigenschaften forciert und bereits in der Öffentlichkeit publiziert. Grund genug für den BRV-Arbeitskreis "Reifentechnik/Autoservice" sich mit dieser Thematik und vor allem mit dem daraus resultierenden Auswirkungen für den Reifenfachhandel zu beschäftigen.

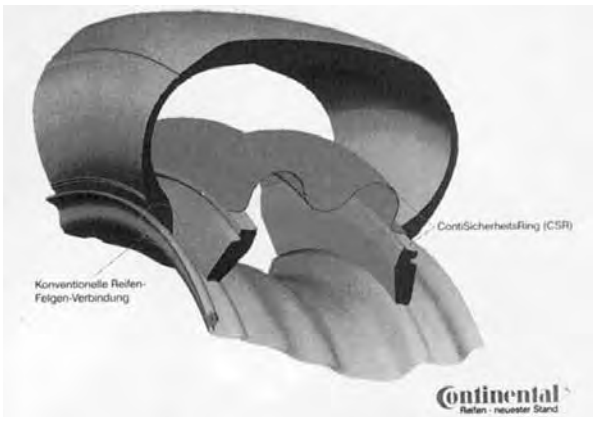


Grundsätzlich kann man dabei zwischen zwei Systemen unterscheiden:

1. **Systeme, die im Zusammenhang mit konventionellen Felgen einsetzbar sind. Dazu gehören in erster Linie die sogenannten Reifen mit Notlaufeigenschaften.**



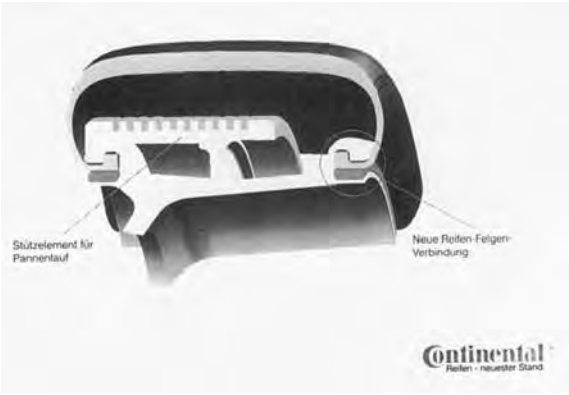
Dunlop DSST
Erst der Querschnitt zeigt das Geheimnis des selbsttragenden Reifens: die **D**unlop **S**elf **S**upporting **T**echnology (DSST). Die im Vergleich zum konventionellen Reifen (links) deutlich dickere Seitenwand des DSST-Reifen ohne Luftdruck mit max. 80 km/h noch bis zu 500 Kilometer weit zu fahren.



ContiSicherheitsring (CSR)
Bei den neuen CSR von Continental wird ein leichter Metallring mit flexibler Lagerung auf die Felge montiert und sorgt so bei einem Luftverlust des Reifens für problemfreie Weiterfahrt. Bei plötzlichem und schleichendem Luftverlust stützt sich der Reifen auf dem Ring ab und die Manöverfähigkeit des Fahrzeuges bleibt erhalten. So kann man auch ohne Luft noch rund 200 Kilometer mit bis zu 80 km/h weiterfahren. Das neues System ist vor allem für die Nachrüstung konzipiert, da keine neue Felge angeschafft werden muss.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2000

2. **Systeme, die nur auf eigens dafür entwickelten Felgen montierbar sind. Dazu gehören:**



ContiWheelSystem (CWS)
Die wesentlichen Systemvorteile sind die Pannenlauffähigkeit, die das Reserverad überflüssig macht, der verbesserte Fahrkomfort und die Reduzierung des Rollwiderstandes (minus 10 Prozent). Diese Vorteile werden durch eine neuartige Verbindung von Reifen und Felge ermöglicht. Das neuartige System eignet sich besonders für den Bereich der Erstausrüstung.

Michelin PAX-System
das auch von Pirelli in Zusammenarbeit mit der Michelin zukünftig vermarktet werden soll.

In der BRV-Geschäftsstelle werden dazu im Moment alle relevanten Unterlagen der einzelnen Hersteller zu den jeweiligen System zusammengefasst und dokumentierten.

Der Arbeitskreis "Reifentechnik/Autoservice" sieht derzeit drei grundsätzliche Auswirkungen auf den Reifenfachhandel:

1) Auswirkung auf die Montage solcher Reifen oder Systeme, es wird bereits an entsprechenden BRV-Montagerichtlinien gearbeitet.

2) Auswirkung auf die Montagetechnik für solche Reifen oder Systeme. Eine entsprechende BRV-Dokumentation wird zusammengestellt.

3) Da bei Einsatz und Montage von Pannenlaufsystemen und Reifen mit Notlaufeigenschaften der Einsatz von Rei fendruckkontrollsystemen zwingend vorgeschrieben ist, muss der Reifenfachandel auch das Handling dieser Systeme beherrschen.

   Das derzeit einzige von den europäischen Automobilherstellern für die Erstausrüstung freigegebene Reifendruck-Kontrollsysteme ist das von der Beru AG gelieferte RDC-System (Reifen-Druck-Control), das in Zusammenarbeit mit Audi, BMW, Daimler Chrysler, Porsche und VW entwickelt wurde.

   Für die nachträgliche Montage durch die Fachwerkstatt ist z. Z. nur das SmarTire System bekannt, das in Deutschland u. a. durch die Firma Autostyling Seehase in Mönchengladbach vertrieben wird (siehe dazu auch "Trends & Facts", Ausgabe 6/1999, Seite 31)

Sollten Sie zu dem gesamten Themenkonzept Rückfragen haben, steht Ihnen die BRV-Geschäftsstelle gerne zur Verfügung!

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2000

Pannenlaufsysteme: ContiSeal

Der BRV-Arbeitskreis „Reifentechnik/Autoservice" hat zum Continental „ContiSeal" übereinstimmend folgende Einschätzung/Bewertung vorgenommen:

1. ContiSeal ist ein Mobilitätssystem und keine Reparaturmethode.

2. Unter Berücksichtigung von Versuchs- und Untersuchungsergebnissen ist ContiSeal als geeignetes Mobilitätssystem zu würdigen.

3. Potenzial besteht im Hinblick auf die Kommunikation in Richtung des Systemnutzers im Falle einer Reifenschädigung.

Zu Punkt 3 wurden zwischenzeitlich die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen ergriffen. Sie zielen auf die Information in der Fahrzeugbetriebsanleitung einerseits und via Internet andererseits:

3.1: Dem Fahrzeughersteller (Volkswagen) wurde folgende Änderung zur Reifen-Passage der Fahrzeugbetriebsanleitung vorgeschlagen:

„Belassen Sie eingedrungene Fremdkörper im Reifen. Überprüfen und (falls erfordelich) korrigieren Sie den Luftdruck und lassen Sie den Reifen unmittelbar von einem Fachbetrieb überprüfen."

Der Änderungsvorschlag wurde von dem Fahrzeughersteller akzeptiert; die Änderung wird umgesetzt.

3.2: Der Text zu „ContiSeal/Informationen für Reifenhändler" auf der Continental-Website wurde wie folgt aktualisiert:

„Der Umgang mit ContiSeal Reifen: Wie andere Reifen auch, sollten ContiSeal Reifen regelmäßig auf Anzeichen von Schnitten, Durchschlägen und Fülldruckverlust überprüft werden. Diese Inspektion sollte mindestens ein- oder zweimal pro Monat bzw. immer vor einer längeren Fahrt erfolgen.
Durchstiche oder Beschädigungen, die nicht rechtzeitig versorgt werden, können zu Fülldruckverlust und/oder dem Ausfall des Reifens führen. Wird eine Beschädigung des Reifens bzw. ein Fremdkörper im Reifen festgestellt, muss der Fülldruck kontrolliert und gegebenenfalls korrigiert werden.
Der Reifen ist unmittelbar von einem ausgebildeten Reifenspezialisten zu inspizieren. Dabei muss der ausgebildete Reifenspezialist – entsprechend den national gültigen Standards zur Reifenreparatur – entscheiden, ob eine permanente Reifenreparatur ausgeführt werden kann, oder ob der Reifen aus dem Betrieb genommen und verschrottet werden muss."

Damit sind die Untersuchungen/Abstimmungen zu ContiSeal abgeschlossen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

Pannensprays (Reifendichtmittel)

Einer Vielzahl immer wiederkehrenden Anfragen in der BRV-Geschäftsstelle sowohl zum rechtlichen Hintergrund als auch zu allgemeinen Vor- und Nachteilen solcher Mittel Rechnung tragen, soll im Folgenden einmal ausführlich zur Thematik Stellung genommen werden:

Wie allen Reifenfachleuten hinlänglich bekannt, werden seit Jahren oftmals von unbekannten Herstellern und Vertriebsorganisationen Produkte unter dem Oberbegriff "Pannenspray" bzw. "Reifendichtmittel" angeboten.

Unter Einbeziehung des in Deutschland für den Einsatz derartiger Mittel heranzuziehenden § 36 StVZO ist eine generelle Differenzierung zwischen den Produkten bzw. Anwendungsbereichen als Pannenspray bzw. vorbeugendes Reifendichtmittel vorzunehmen.

Pannenspray

Gemäß § 36 StVZO (Auszug aus den Richtlinien für die Beurteilung von Luftreifen) wird unter Punkt 5,4 die Verwendung von Pannenspray zur Abdichtung von Reifenverletzungen eindeutig auf den Sachverhalt des **Notbefehls im Zuge einer Pannenhilfe begrenzt.** Somit ist das Abdichten eines beschädigten Reifens zur Erlangung einer beschränkten Fahrtüchtigkeit seitens des Gesetzgebers klar auf die Überbrückung der Distanz zwischen Pannenort und nächstgelegener Fachwerkstätte beschränkt.

Eine darüber hinausgehende Anwendung des Pannensprays, z.B. als vorbeugendes Dichtelement bzw. zur langfristigen Abdichtung von beschädigten Reifen, ist jedoch auf Basis dieser Rechstvorschrift nicht zulässig.

Reifendichtmittel

Wie dem Reifenfachmann bekannt ist, werden in § 36 StVZO in eindeutiger, klarer Definition die Eckwerte für eine sach- und fachgerechte Reifenreparatur dargelegt.

Alle darin enthaltenden Mindestanforderungen an eine Reifeninstandsetzung, wie z.B. die Verwendung eines Deckenpflasters an der Reifeninnenseite in Verbindung mit einer Vulkanisation des Lochkanals wie z.B. die Verwendung eines einteiligen, vorvulkanisierten Reparaturkörpers, **schließen die Verwendung von Reifendichtmittel zur Behebung von Reifenverletzungen aus.**

Reifendichtmittel können, ungeachtet ihrer Konsistenz bzw. der verwendeten Inhaltsstoffe, zum einen nicht den im Begriff des "Deckenpflasters" enthaltenden Anforderungen an eine dauerhafte, homogene Verbindung mit der Reifeninnenseite einschließlich der Überbrückung der beschädigten Karkassen genügen. Zum anderen können sie nicht die Erwartungen erfüllen, die an eine aus dem Fahrbetrieb entstehende, mechanischen und technischen Belastungen standhaltende Abdichtung des Lochkanals zu stellen sind.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

So kann an der Schadensstelle sowohl von außen (z.B. durch Fahrbahnnässe etc.) als auch von der Reifeninnenseite (durch das oftmals als Lösungsmittel in Pannendichtmittel enthaltende Wasser) Feuchtigkeit in den Schadenskanal und somit in den Festigkeitsträger des Reifens eindringen.

Die hieraus entstehende Gefahr einer möglichen Beeinträchtigung der Festigkeitsträger durch Feuchtigkeitsaufnahme bzw. Korrosion muss hierbei dem Reifenfachmann sicherlich nicht näher dargestellt werden.

Infolge der Verwendung von Reifendichtmitteln ist auch eine Beurteilung des beschädigten Reifens in seiner Gesamtheit, d.h. im demontierten Zustand, kaum noch möglich. Bekanntlich können Folgeschäden einer Reifenbeschädigung, wie z.B. Betrieb mit Minderluftdruck, Plattrollspuren etc., oftmals erst bei der Begutachtung der Reifeninnenseite festgestellt werden. Dieser ganzheitlichen Beurteilung des beschädigten Reifens, welche im Gesetzestext durch die Reparatur sowohl an der Reifeninnenseite als auch an der Reifenaußenseite entsprechend vorgegeben ist, wird bei der Verwendung von Reifendichtmitteln in keinster Weise Rechnung getragen.

Deshalb warnen auch die Reifenhersteller vor der Anwendung von Dichtmitteln (vgl. WdK-Leitlinien Nr. 90 und 92: "Die Verwendung von Dichtmitteln ist bei Durchstichen aus Sicherheitsgründen nicht zulässig, da keine Kontrolle des Reifeninneren über das Ausmaß der Schädigung mehr möglich ist.") und lehnen Reifen, die mit solchen Dichtmitteln bearbeitet wurden, in einem eventuellen Beanstandungsfall in der Regel ab.

Neben den vorgenannten rechtlichen Vorbehalten gegen den Einsatz von Reifendichtmitteln gibt es eine Reihe von technischen Fragen, die bei einer möglichen Anwendung zu hinterfragen sind:

- Unwuchtverhalten des befüllten Reifens
- Runderneuerungsart einer derart behandelten Karkasse
- Entsorgung von mit Dichtmitteln überfüllten Karkassen
- Frostempfindlichkeit der Reifenfüllung bei Minusgraden etc.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass mit Ausnahme der engen Anwendungsgrenzen für Pannenspray gemäß § 36 StVZO die sonstige Verwendung von derartigen Mitteln zumindest ein nicht unerhebliches rechtliches Risiko in sich trägt. Des Weiteren unterstützen derartige Produkte eine Do-it-yourself-Mentalität des Endverbrauchers, die in diesem Fall zum einen ein Sicherheitsrisiko darstellt und wodurch zum anderen die Position des Reifenfachhandels bzw. Vulkaniseurs und der durch die fachgerechte Reifenreparatur mögliche praktizierte Umweltschutz verloren geht.

Diese Gesamtdarstellung gilt in vollem Umfang beispielsweise auch für das im Moment viel diskutierte "vorbeugende Dichtmittel TIROL" und wir können vor dem Hintergrund der eingangs gemachten Ausführungen nur ausdrücklich vor dessen Anwendung warnen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

Radmuttern nachziehen – in 15 Sprachen!

Jeder Mitarbeiter in Reifenhandel und -handwerk sollte Kunden ausdrücklich darauf hinweisen, dass im Anschluss an einen Radwechsel nach einer Fahrtstrecke von etwa 50 Kilometern die Radmuttern nachgezogen werden müssen.

Wie aber heißt der Satz „Achtung: Die Radmuttern müssen aus Sicherheitsgründen nach 50 km auf festen Sitz geprüft werden!" in anderen Sprachen? Eine Frage, die sich mancher Dienstleister im internationalen Pannenservice vielleicht schon öfter einmal gestellt hat. Die Pneu Service eG, genossenschaftlich organisierter Kundendienstring Deutscher Reifenfachhändler, hat das bei diversen BRV-Schwesterverbänden einmal nachgefragt und die Antwort in insgesamt 15 Sprachen – von Dänisch über Ungarisch bis hin zu Russisch – zusammengetragen:

Nicht vergessen – Radmuttern oder Radschrauben nachziehen!

Czech
POZOR: Z bezpečnostních důvodů, a matice kola je třeba dotáhnout po 50 km.

Danish
OBS.: Af sikkerhedshensyn må hjulmøtrikkerne blive efterspændt efter 50 km.

Dutch
BELANGRIJK: De wielmoeren dienen uit veiligsheidsredenen na 50 km aangedraaid te worden.

English
ATTENTION: For safety reasons, the wheel nuts need to be tightened after 50 km.

Finnish
HUOMIO: Turvallisuussyistä, renkaan mutterit on kiristettävä 50 km:n jälkeen.

French
ATTENTION: Pour des raisons de sécurité, les écrous de roue doivent êtres resserrés après 50 km.

German
ACHTUNG: Die Radmuttern müssen aus Sicherheitsgründen nach 50 km auf festen Sitz geprüft werden.

Hungarian
VIGYAZ! Biztonsági okokból, a csavarokat meg újra kell húzni 50 km utan vagyis megnezi ha eleg szorosak e.

Italian
IMPORTANTE: Per questioni di sicurezza serrare le dadi delle ruote dopo 50 km.

© Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2014

Norwegian
OBS: Hjulboltene må etterspennes etter 50 km, av sikkerhetsmessige grunner.

Polish:
UWAGA: Ze względów bezpieczeństwa, nakrętki koła należy dokręcić po 50 km.

Russian
ВНИМАНИЕ: В целях безопасности, гайки должны быть затянуты после 50 км.

Romanian
ATENŢIE: Din motive de siguranţă piuliţelor de roată trebuie să fie strânse după 50 km.

Spanish
ATENCION: Por razones de seguridad, las tuercas deben de ser apretadas después.

Swedish
OBS.: Hjulmuttrarna måste efterdras efter de första 50 km för säkerhetens skull.

Pannenhilfe – Radmuttern/15 Sprachen!

© Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2014

center of competence BRV

BRV-Statement

zu Pkw-Sommerreifen mit M+S-Kennzeichnung, die in der Regel für den USA-Export bestimmt sind:

Vor dem Hintergrund der StVO-Novelle – Stichwort geeignete Bereifung/Winterreifen – wird in der BRV-Geschäftsstelle immer wieder nachgefragt, wie denn mit den, wenn auch in ausgesprochen geringen Stückzahlen, am Markt befindlichen Pkw-Sommerreifen mit M+S-Kennzeichnung umzugehen sei bzw. wie diese zu bewerten seien:

Grundsätzlich muss dazu festgestellt werden, dass sich Pkw-Winterreifen nach der UN-ECE-Regelung (ECE-R 30), der EG-Richtlinie (Richtlinie 92/23 EWG) und der StVZO (§36) über die Kennzeichnung M+S (M&S, M.S.) definieren, dies gilt auch für so genannte Ganzjahres- oder Allwetter-Reifen, die so gekennzeichnet sind. Insofern überlässt es der Gesetzgeber ganz bewusst dem Reifenhersteller, über die entsprechende Reifenkennzeichnung zu definieren, für welche besonderen Einsatzzwecke sich seine Reifen im besonderen eignen – hier M+S (M&S, M.S.), gleich Winterreifen, gleich Eignung für (extreme) winterliche Straßenverhältnisse, gleich Schneematsch, Schnee und Eis (glatte Fahrbahnen durch...).

Bekanntermaßen – zumindest für die Reifenbranche – werden aber von einer ganzen Reihe von Reifenhersteller auch Pkw-Reifen, Off Road- und SUV-Reifen, insbesondere für den US-amerikanischen Markt hergestellt, bei denen fast alle Profilausführungen – also auch Sommerreifen – grundsätzlich mit M+S (M&S, M.S.) gekennzeichnet werden (aus welchem Grunde auch immer). In den USA ist dementsprechend gesetzlich geregelt, dass reine Winterreifen neben der M+S- (M&S oder M.S.) -Kennzeichnung das sogenannte Schneeflocken- (Eiskristall-)-Symbol tragen müssen, ansonsten zählen sie nicht als Winterreifen (Basis für die Vergabe dieser Kennzeichnung ist ein gesonderter Test – Traktionstest auf Schnee bei der US-amerikanischen Verkehrsbehörde).
In diesem Kontext muss der Verbraucher davon ausgehen können, dass er beim Kauf solcher Reifen – Sommerreifen mit M+S-Kennzeichnung – fachgerecht, unmissverständlich und im Zweifelsfalle auch nachweisbar vom Verkäufer, hier insbesondere dem Reifenfachhandel, darauf hingewiesen wird, dass es sich bei diesen Reifen tatsächlich um Sommerreifen handelt, die nicht der StVO §2 (3a) – „ Bei Kraftfahrzeugen ist die Ausrüstung an die Wetterverhältnisse anzupassen, hierzu gehören insbesondere eine geeignete Bereifung..." – bei (extremen) winterlichen Straßenverhältnissen, wie Schneematsch, Schnee und Eis (glatte Fahrbahnen durch...)" – entsprechen. Dies auch aus sich daraus ggf. ergebenden Sachmängelhaftungsproblemen für den Verkäufer, Reifenfachhandelsbetrieb, gegenüber dem Kunden und in geeigneter Form, d.h. auf dem Lieferschein, der Rechnung und sonstigen Verkaufsdokumenten.

Pkw-Sommerreifen (M+S-Kennzeichnung)

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2007

Pneu Service e. G.

Neuer Internetauftritt unter www.pneuservice-bonn.de

Den Erfordernissen der Zeit entsprechend hat nun auch die PneuService eG ihren Internetauftritt aktualisiert. Ab sofort können Sie den PneuService neben der bekannten Adresse über der BRV (www.bundesverband-reifenhandel.de/pneu-service) auch direkt unter www.pneuservice-bonn.de erreichen.

Besonders erwähnenswert ist dabei, dass damit nunmehr auch das PneuService-Stations-verzeichnis mit über 1.800 Service-Stationen in über 900 Städten und Orten den Mitgliedern und ihren Kunden zur Verfügung steht – sortierbar/auswählbar nach den 5stelligen Postleitzahlen.

Darüber hinaus finden Sie hier auch die entsprechenden Informationen zum PneuService-24-Stunden-Lkw-Breakdownservice.

In Kürze werden wir auch noch einen Internen Bereich für Sie einrichten (Zugang mit einem entsprechenden Passwort), wo dann alle aktuellen Unterlagen – hier insbesondere die aktuellen Verrechnungskonditionen – für Sie hinterlegt und abrufbar sind und den Bereich

24-Stunden-Lkw-Breakdownservice in der Form erweitern, dass Sie auch online einen Pannenfall bearbeiten können.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß bei der Nutzung des neuen PneuService-Internetauftritts.

Pneu Service
Kundendienstring Deutscher Reifenfachhändler
Home
PneuService
Unsere Leistungen
Stationsverzeichnis
Mitglied werden
Kontakt
Impressum
PneuService
Notrufnummer
0180-5212782
national und international
24-Std. an 365 Tagen im Jahr
der Lkw-Breakdown-Service
Mehr Informationen hier
PneuService e.G. -
Kundendienstring Deutscher Reifenfachhändler
Erfahren Sie alles über Deutschlands größtes flächendeckendes Netz an Reifenservice-Stationen für die Betreuung von Flotten und Leasingkunden und den Reifenpannenservice - mit über 1.800 Service-Stationen in über 900 Städten und Orten von Flensburg bis Friedrichshafen und Aachen bis Görlitz!
PneuService Service-Stationen
Die nächste PneuService-Station in Ihrer Nähe finden Sie hier:
PneuService e.G. Organe:
Aufsichtsrat:
Herr Hans-Dieter Schröder (Vorsitzender)
point S Reifen Schröder & Co GmbH, Neuss
Herr Ralf Bechtold (Stellv. Vorsitzender)
Reifenhaus Bechtold GmbH, München
Herr Falk Dierchen
RTC Reifen & Autoservice Dierchen, Riesa
Herr Ekkehard Minke (ehrenamtl. Vorstand)
point S Martin Minke e.K. Reifenhandel, Bremen

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2007

Pneu Service e. G.

Neuer Internetauftritt unter www.pneuservice-bonn.de

Unter der gleichen Überschrift hatten wir Sie bereits in Trends & Facts 2/06 (S. 35) über den aktualisierten Internetauftritt der Pneu Service eG informiert.

Mittlerweile steht auch der dort angekündigte interne Bereich – aktuelle Verrechnungskonditionen etc. – zur Verfügung, der mittels bereits übergebenem Passwort nutzbar ist.

Des weiteren ist nunmehr auch, wie ebenfalls angekündigt, die Online-Pannenfallbearbeitung möglich.

Darüber hinaus können wir Ihnen jetzt auch die Pneu Service-Notrufnummer als Aufkleber – für Ihre Kunden – zur Verfügung stellen, damit im Pannenfall eine schnellstmögliche Bearbeitung von Anfang an gewährleistet ist.

Bei Interesse können Sie diese Aufkleber – eine Verpackungseinheit = 150 Stück – zum Preis von 60,- EUR (pro Verpackungseinheit) zzgl. MWSt. und Porto – über den Anforderungsbogen im Heftanhang in der Pneu Service Geschäftsstelle abrufen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2007

Pneu Service – Internetauftritt

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2007

Pneu Service
Kundendienstring Deutscher Reifenfachhändler

Pneu Service-Atlas 2010/2011

NEU! Jetzt im handlichen Format 18,0 x 26,2 cm

Zeigen Sie Ihren Kunden durch das Netz von **2.050 Service-Stationen** Ihre Kompetenz und Leistungsstärke!

104 Seiten Inhalt: der neue handliche Pneu Service-Atlas für Deutschland ist da. Kartografie in bester Marken-Qualität!

- Alle Pneu Service-Stationen mit Schnellfinder zur Standortbestimmung
- Deutschland-Übersichtskarte
- Deutschland Detailkarten im Maßstab 1:550.000 mit Ortsverzeichnis
- Zufahrtskarten im Maßstab 1:110.000
- Pneu Service-Verzeichnis

Bestellen Sie ganz einfach mit dem umseitigen Bestellformular per Fax oder Post!

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 04/2010

center of competence BRV

Bestellschein

Pneu Service
Kundendienstring
Deutscher Reifenfachhändler

Telefax:
0228 - 28 99 488
Telefon: 0228 - 28 99 480

Pneu Service eG
Franz-Lohe-Straße 19

53129 Bonn

Pneu Service-Atlas 2010/2011

Kosten pro Atlas								zzgl. Versandkosten + 19% MwSt.
	bis	24 Stück	►►	5,00 €	ab	150 Stück	►►	2,00 €
	ab	25 Stück	►►	3,80 €	ab	300 Stück	►►	1,50 €
	ab	50 Stück	►►	2,50 €	ab	500 Stück	►►	1,00 €

Eindruckkosten auf Anfrage

Bestellmenge: _____ **Stück**

☐ ohne Firmeneindruck

☐ Wir wünschen zusätzlich unseren Firmeneindruck (max. Eindruckgröße 85 x 40 mm) auf der Titelseite.

☐ Wir liefern druckfreie Daten (Größe 1:1, druckfähiges PDF/EPS oder hochauflösendes TIFF/JPEG mit mindestens 800 dpi). Die Erstellung der benötigten Druckfilme erfolgt nach Aufwand gegen Berechnung.

Die Druckfarbe(n) ist/sind: ☐ HKS _____ ☐ RAL _____ ☐ Farbmuster ist beigelegt

☐ Bitte gestalten Sie die Druckdaten nach beiliegendem Muster. Die Grafikkosten werden nach Aufwand berechnet

Lieferanschrift: _____

_____

_____

_____

Ort/Datum

Stempel/Unterschrift

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 04/2010

Preisgestaltung

Dienstleistungspreise im Reifenservice – BRV-Kalkulationshilfe

Der Anteil des aus dem Reifenservice generierten Rohgewinns liegt bei Hofgeschäft-starken Betrieben bei satten 60 bis 70 Prozent, nur der Rest entfällt auf das Reifengeschäft.
Der Arbeitskreis Betriebswirtschaft hatte deshalb beschlossen, ein Instrument entwickeln zu lassen, das den BRV-Mitgliedsunternehmen hilft, betriebswirtschaftlich sinnvolle Preise für Pkw- und Lkw-Reifenserviceleistungen zu kalkulieren. Arbeitskreismitglied Marc Johann hatte sich gemeinsam mit Martin Berning von der Kölner Unternehmensberatung BBE Retail Experts des Projektes angenommen und das Kalkulationstool auf der Mitgliederversammlung im Mai 2010 erstmals der Branche präsentiert.
Nutzer haben zunächst die Möglichkeit, auf Basis von Einzel-Kosten ihren individuellen Stundenverrechnungssatz zu kalkulieren. Anhand der in der Datei enthaltenen, breit gefächerten Aufstellung von Refa-Werten für alle entscheidenden Arbeitsschritte im Reifenservice kann man dann den entsprechenden Zeitwert für die jeweilige Dienstleistung auswählen. Die Abdeckung reicht dabei von Zeitwerten für Alu- und Stahlräder über UHP- und Runflat- bis hin zu LIkw-, Lkw- und Ackerschlepperrädern. Aus der ebenfalls enthaltenen Aufstellung von Kosten für Hilfsmittel wie Ventile, Gewichte oder Lagerkosten können dann die Werte für diese Kostenarten der jeweiligen Dienstleistung zugeordnet werden. Diese Werte werden anschließend miteinander verknüpft und ergeben quasi die Einstandskosten für alle Dienstleistungen, die der Nutzer sich in seinem unternehmensindividuellen Setzkasten ausgedacht hat. Für einige Standard-Dienstleistungspakete ist im BRV-Kalkulationstool dann noch eine Gegenüberstellung der selbst errechneten Kosten mit Marktpreisen vorgesehen.

Beispiel: „Radwechsel“

Refa-Beispiel – Radwechsel (Stahl)

Bestandteile und Zeiten dieser Basis-Dienstleistung für 4 Räder

Werkstattauftrag schreiben/lesen/ ausfüllen/unterschreiben lassen	3,00 Min.
Fahrzeug reinfahren + aufbocken ablassen und rausfahren	4,34 Min.
Räder aus dem Fahrzeug holen	2,40 Min.
Umstecken	8,44 Min.
Radblenden anbringen	2,00 Min.
Räder verpacken und ins Fahrzeug legen	6,00 Min.
Rädercheck Zustand und Schäden, Profiltiefe/Luft, Prüfung Schrauben, Zentrierringe	6,00 Min.
	Summe: 32,18 Min.

Für diese Dienstleistung nimmt der Durchschnitt des RFH 15,29 €.

Können Sie mit einem Stundenverrechnungssatz von 28,68 € leben?

Page • 6

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2011

Für diese Diensteistung sind in dem Berechnungstool sieben Arbeitsschritte vorgesehen, für die im Rahmen der Refa-Zeiterfassungsstudie 32,18 Minuten notwendige Arbeitszeit erfasst wurden. Laut BRV-Dienstleistungspreispanel nimmt der Durchschnitt des Reifenfachhandels in Deutschland für diese wichtige Basis-Dienstleistung einen Preis von 15,29 Euro. Hochgerechnet auf eine Arbeitsstunde würde das einen Stundenverrechnungssatz von 28,68 Euro bedeuten.

Als „Marktpreis" für diesen Fall ist in der Kalkulationsdatei der durchschnittliche Stundenverrechnungspreis für Reifenservice in Deutschland in Höhe von 51,50 Euro hinterlegt. Die kalkulierten Werte für die Erstmontage entsprechen nahezu dem Durchschnitt dieser Dienstleistungen im Dienstleistungspreispanel.

BRV-Mitgliedern steht die Kalkulationshilfe sowie die Vortragscharts zur Präsentation des Kalkulationstools von Herrn Marc Johann im internen Mitgliederbereich der BRV-Homepage zum Download zur Verfügung unter:

Mitglieder-Login/Downloads/Sonstiges/Kalkulation von Dienstleistungspreisen im Pkw- und Lkw-Reifensegment

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2011

PSI-Index

Referenzreifen-Innendruck, bei dem eine Prüfung nach der ECE-Richtlinie 54 durchgeführt wird.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998